

# Merknadshefte

KOMMUNEDPLAN FOR STAVANGER SENTRUM

STAVANGER KOMMUNE, SIST REVIDERT 21.01.2019, STAVANGER  
BYSTYRE XX.XX.2019

## Innhold

Innledning .....	1
Hovedtrekk i innspill fra hovedhøringen (2. høring).....	2
Oversikt over innsigelser til planens konkrete avklaringer for ny utbygging (2. høring) .....	33
Merknader til høringsforslag fra vinteren 2018 .....	35
Offentlige innsigelsesinstanser .....	35
Andre høringsinstanser og organisasjoner .....	46
Råd og avdelinger i Stavanger kommune .....	67
Private .....	71
Oversikt over innsigelser til planens konkrete avklaringer for ny utbygging (3. høring) .....	109

## Innledning

Dette dokumentet sammenstiller merknader fra planens hovedhøring våren 2016 (2. høring) og tilleggshøringen vinter 2018 (3 høring). Vi har valgt å sammenstille merknadene for disse to høringene litt ulikt. Merknadene fra hovedhøringen er oppsummert tematisk med hovedtrekk i innspillene, hvem som har gitt innspill på temaet og beskrivelser av hvordan planen er endret. For merknadene fra tilleggshøringen er innholdet til hver enkel merknad oppsummert og kommentert. Innspillene er sortert etter innsigelsesmyndighet, interne avdelinger og foretak i Stavanger kommune, Andre høringsinstanser og organisasjoner og private. Knyttet til hver høring gir vi også en oversikt over innsigelser til planens konkrete avklaringer for ny utbygging.

## Hovedtrekk i innspill fra hovedhøringen (2. høring)

Tema	Hovedtrekk i innspillene	Hvem som har innspill på temaet	Endring
<p><b>Mål, delmål, virkemidler</b></p>	<p>Det er relativt stor grad av støtte til planens hoved- og delmål om sentrums betydning og behovet for å styrke sentrum. Meningsforskjeller er i hovedsak knyttet til valg av konkrete løsninger. Det er ulike synspunkt på utbyggingsomfanget i planen, alt fra at det ikke er nok, til at omfanget er for stort. Det er likevel mange som problematiserer at målet om å øke sentrums byutviklingsmessige tyngde går på bekostning av kulturhistoriske hensyn og byens identitet. Balansen mellom ny byutvikling og bevaring av byens historiske omgivelser, og forslagene til høyhusbebyggelse, er utgangspunkt for svært mange av merknadene. Det er også ulike synspunkt på om sentrum bør styrkes som arbeidsplassområde eller ikke.</p> <p>Kommunen fikk spesielt tilbakemeldinger på at hensynet til byens historie eller egenart og identitet, burde være et overordnet hensyn og dermed del av et hovedmål. Kommunen fikk også synspunkter på at byens funksjon som havn ikke er gjenspeilt i målene.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Fylkesmannen, Riksantikvaren Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen pva. Rogaland fylkeskommune som vegeier</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Byantikvaren, Eiganes og Våland bydelsutvalg, Eldrerådet, Kulturavdelingen, Museum Stavanger, Oppvekst og levekår, Park og vei, Stavanger konserthus, Stavanger parkering, Stavanger utvikling KF, Stavangerregionen Havn, Storhaug bydelutvalg, Sølvberget, Ungdom og Fritid</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> BULL, Engøyholmen Kystkultursenter, Folken, Studentenes Kulturhus, Forbundet Kysten og Norsk forening for fartøyvern, Fortidsminneforeningen, Greater Stavanger, Grønn By, Kolumbus, LUKS, Maritimt forum, Stavangerregionen, Naturvernforbundet i Rogaland, Norges Taxiforbund, Politiet, Redningsselskapet Rogaland, Rogaland Kunstsenter, Rogaland Teater, Stavanger Arkitektforening, Stavanger sentrum og næringsforeningen, Vårt Stavanger</p> <p><b>Private:</b> Arbeidsgr - ny veteranbåthavn, beathe-Jeanette og John Lunde, Eigil Harstad, Erik Landmark, Ernst Kloster, Foreningen Gl. Stavanger og Straen Velforening og Fortidsminneforeningen Rogaland og Fortidsminneforeningen Stavanger, Giovanni Chitussi, Gurid Lomeland, Harald Brynlund-Lima, Helen og Hard Arkitekter, Jan Andreas Pedersen, Jarle Tronerud, KAP pva Stavanger, Investering AS, Kari og Knud Helliesen, Leif Tore Idsal, Link</p>	<p>I bearbeidingen av planen har kommunen vurdert en justering av hovedmålet og en supplering av et delmål for byen som havn. Mindre justeringer for delmål som berører byromsstrategien er også vurdert. I den politiske behandlingen er det også kommet til nye temamål.</p> <p>Forslag til revidert hovedmål: Stavanger sentrum skal være regionens viktigste bysenter, som binder sammen byens historie med det uprøvde til en levende by.</p> <p>Som følge av endringen kan det bli aktuelt å ta ut tilsvarende delmål om byens historie til sluttbehandling.</p> <p>Forslag til nytt delmål om havnefunksjon</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ha en havn som på en effektiv og miljøvennlig måte løser byens sjøtransportbehov. Havnen skal legge til rette for utvikling i maritim næring balansert mot byens behov.</li> </ul> <p>Forslag til justerte delmål om byrom</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- være viktigste møteplass for menneskene som <b>besøker</b>, bor og arbeider i byen</li> <li>- skape <del>gater, byrom og bygg som gir en gøymelig by</del> <b>gøymelige byrom som gir attraktive rammer for byliv, rekreasjon, kultur og møter mellom mennesker.</b></li> </ul> <p>Andre nye delmål</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Skape gode miljøer som støtter opp om universitetet og innovasjons- og kunnskapsinstitusjoner, og som stimulerer til implementering av smart teknologi i byen og regionen.</li> <li>- Utforme nybygg med høy arkitektonisk, byggeteknisk og bærekraftige kvalitet som bringer fornyelse,</li> </ul>

		<p>arkitektur pva Straen terrasse, Liv og Reidar Kleiven, Parken Borettslag, Rigmor Haarr, Ryfylke Damskip, Smedvig Eiendom AS, Stavanger symfoniorkester, Straen velforening, Gamle Stavanger, Sverre Thormodsen, Thomas Perry Giske, St. Olav kv., Thormod Rettedal Gilje, Thønnes Thorsen, Toralf Kaada Arkitekter, Trond Andersen (Nedre Vågen), Verkgaten AS (Magasin Blaa), Øgreid Eiendom AS, Øyvind Lindberg</p>	<p>speiler den eksisterende historiske bebyggelsen og som gir gode opplevelser for de som bruker byen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- For å videreutvikle trehusbyen skal nybygg i eller i randsonen til trehusbyen tilpasse seg omgivelsene og historien.</li> </ul> <p><b>Virkemidler</b> Kommunen har vurdert om den samlede pakken av virkemidler i tilstrekkelig grad gjenspeiler planens mål. Kommunen mener virkemidlene er gode og kan opprettholdes uendret. Stavanger sentrums unikhet ligger som et underliggende premiss for virkemiddelbruken, men bør vektlegges mer eksplisitt slik at andre virkemidler må balanseres opp mot et ønsket om bevaring. Kommunens vurdering er at dette kan kompenseres med en utvidet tekstlig omtale om sentrums særpreg og følgende og ekstra virkemiddelpunkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Styrke sentrums særpreg gjennom å legge rammer for bevaring av karakteristisk bebyggelse og for ny utvikling som er tilpasset sentrums skala og karakter.</li> <li>- Redusere biltrafikken i gater der bylivet og de historiske bygningene har negative konsekvenser av trafikkmengden</li> <li>- Arkitekturplan for Stavanger sentrum for å utvikle kriterier og føringer for vurdering av arkitektur for å nå målene om et kvalitativt godt og attraktivt sentrum</li> </ul>
<p><b>Regional posisjon, utbyggingsomfang, 1 mill. m<sup>2</sup></b></p>	<p>I høringen høsten 2016 har det vært mye debatt om planens utbyggingsomfang og kommunen har mottatt mange synspunkter på tilnærmingen. Mange av disse er kritisk til at utbyggingsomfanget er for stort, men flere støtter også tilnærmingen. De fleste som er kritiske til utbyggingsomfanget er dette ut fra de konsekvensene planen illustrerer for byens omgivelser eller ut fra mulige trafikale konsekvenser, og ikke eksplisitt til omfanget i seg selv. Enkelte er også kritiske ut fra at de ikke deler planens mål om sentrumsvekst og peker på at veksten heller bør komme andre steder. De som stiller seg bak tilnærmingen vektlegger</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune, ROM Eiendom (Bane NOR)</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Byantikvaren, Stavanger utvikling KF, Storhaug bydelsutvalg</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> BULL, Domstolsadministrasjonen, Forbundet Kysten og Norsk forening for fartøyvern, Fortidsminneforeningen, Forum for natur og friluftsliv, Greater Stavanger, Grønn By</p>	<p>Planprosessen har vist at en styrking av bysentrum både kan forstås og oppnås på ulike måter. Høringsinnspillene viser at ulike aktører vektlegger ulike forståelser og virkemidler. Sentrumsplanen fremholder at bysentrumet i dag ikke har en tilstrekkelig «kritisk masse» av jevnlig brukere og trenger en forutsigbarhet for at en slik kritisk masse kan etableres. Volumstørrelsen har ikke vært et mål i seg selv, men har vært en måte å konkretisere hva en reell styrking av Stavanger sentrum krever.</p> <p>På bakgrunn av de ulike tilbakemeldingene kommunen har fått i høringen har mange delområder blitt bearbeidet og beregningene av volum innenfor bestemmelsesområdene er derfor oppdatert. Beregningen skiller nå også tydelig på</p>

	<p>at sentrum trenger flere jevnlig brukere for å opprettholde butikker og skape byliv, og at muligheter for utvikling i regionens viktigste næringsområde er avgjørende for regionens konkurransekraft. Enkelte har også problematisert at det er unøyaktigheter i beregningene og at de ikke nyanserer mellom brutto og netto nytt areal.</p>	<p><i>Lyse, Maritimt forum Stavangerregionen, Norges Taxiforbund, Redningsselskapet Rogaland, Rogaland Teater, Sosialistisk venstreparti, Stavanger Arkitektforening, Stavanger sentrum og næringsforeningen</i></p> <p><b>Private:</b> <i>Beathe-Jeanette og Johnne Lune, Diana Grøntvedt, Egil Sveta, Ella Hopøy, Erik Landmark, Franziska Søyland Jacobsen, Gabrielle Brennhaugen, Gurid Lomeland, Henning Hansen, Ingvar Øritsland, Jan Andreas Pedersen, Jarle Tronerud, Leif Idsal, Luca Ercoli Malacari</i></p>	<p><i>netto (reelt nytt i forhold til dagens situasjon) og brutto (totalsum framtidig volum i ulike områder) areal. Kommunen har også gjort en enkel vurdering av hvilket ubrukt potensial som kan ligge i eksisterende bebyggelse.</i></p> <p>Volumberegninger av utbyggingspotensial i bestemmelsesområder og Stavanger øst:</p> <table border="1" data-bbox="1464 360 2018 547"> <thead> <tr> <th></th> <th>Brutto</th> <th>Netto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Høringsforslag opplyst i planbeskrivelse og senere saksframlegg</td> <td>1 000 000 m2 (innenfor intervall 900 000-1 000 000m2)</td> <td>750 000m2</td> </tr> <tr> <td>Høringsforslag kvalitets sikret</td> <td>860 000 m2 (innenfor intervall 810 000-920 000m2)</td> <td>750 000 m2</td> </tr> <tr> <td>Revidert plan</td> <td>785 000m2 (innenfor intervall 735 000-845 000m2)</td> <td>675 000 m2</td> </tr> </tbody> </table>		Brutto	Netto	Høringsforslag opplyst i planbeskrivelse og senere saksframlegg	1 000 000 m2 (innenfor intervall 900 000-1 000 000m2)	750 000m2	Høringsforslag kvalitets sikret	860 000 m2 (innenfor intervall 810 000-920 000m2)	750 000 m2	Revidert plan	785 000m2 (innenfor intervall 735 000-845 000m2)	675 000 m2
	Brutto	Netto													
Høringsforslag opplyst i planbeskrivelse og senere saksframlegg	1 000 000 m2 (innenfor intervall 900 000-1 000 000m2)	750 000m2													
Høringsforslag kvalitets sikret	860 000 m2 (innenfor intervall 810 000-920 000m2)	750 000 m2													
Revidert plan	785 000m2 (innenfor intervall 735 000-845 000m2)	675 000 m2													
<p><b>Generelle kommuneplanjusteringer f.eks skala for utnyttelse</b></p>	<p>I samspill med kommuneplanen gir sentrumsplanen generelle rammer for fremtidig regulering innenfor planområdet. En del tema innenfor de generelle bestemmelsene er mer inngående behandlet på bakgrunn av høringsinnspillene. Blant annet bestemmelser for kulturminnevern, handelslokalisering og parkering. Her omtales endringer ut fra merknader og bearbeidelse av planen for:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lokalisering av høyhus</li> <li>- Lokalisering av kommunale og regionale virksomheter</li> <li>- Kvalitetsbestemmelser for boligprosjekter</li> <li>- Universell utforming</li> <li>- Utnyttelsesgrad</li> <li>- Annet</li> </ul>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> <i>Fylkesmannen</i></p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b></p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> <i>Fortidsminneforeningen, Grønn By, Kolumbus</i></p> <p><b>Private:</b> <i>Link arkitektur pva Entra ASA, Urban sjøfront, Castillo AS og Kvitsøygata 19 AS, KAP pva Stavanger Investering AS</i></p>	<p><i>Planen gir flere justeringer av kommuneplanens rammer for å tilpasse føringene for den bymessige situasjonen som er spesiell for sentrumsområdet. Enkeltema er mer utfyllende vurdert og omtalt i egne punkt.</i></p> <p><i>Kommunen har gjort en utvidet vurdering av aktuelle mål og prinsipper for høyhuslokalisering. Kommunen har valgt å ta utgangspunkt i knutepunktsområder og eksisterende høyhusbebyggelse.</i></p> <p><i>Det justerte planforslaget foreslår konsentrasjon av ny høyhusbebyggelse (over 8 etasjer) til følgende tre områder Stavanger stasjon, Paradis stasjon og Badedammen, men bestemmelse om følgende kvalitetskrav:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kvalitet i byrom</li> <li>- Styrking av forbindelser i bystrukturen</li> <li>- Lokalklimatiske forhold</li> <li>- Siktlinjer og tilpasning til stedlig situasjon</li> <li>- Gjennomføring av arkitektkonkurranse</li> </ul> <p><i>Lokalisering av kommunale og regionale virksomheter: Det er mer riktig å vurdere dette nærmere i pågående kommuneplanrullering.</i></p> <p><i>Kvalitetsbestemmelser for boligprosjekter: Kommunen har gjort noen vurderinger av hvordan bestemmelsen kan slå ut i ulike situasjoner i sentrum.</i></p>												

Bestemmelsen foreslås justert slik at muligheten for uteareal på over bakkenivå avgrenses noe, men at anledning til å dekke deler av arealet i offentlige byrom opprettholdes. 40% på bakkenivå anbefales.

*Universell utforming:*

Kommunen har en egen kommunedelplan for universell utforming som trekker opp hovedstrategiene for temaet. Det skal utarbeides en handlingsdel til kommunedelplanen med viktige prioriteringer og gjennomføringsperspektiv. Ny byromsstrategi vil også gi mer konkrete prioriteringer for temaet innenfor planområdet. I planen har kommunen prioritert å sikre svakheter bestemmelsene knyttet til universell utforming, blant annet innenfor parkering.

*Justering av føringer for utnyttelsesgrad:*

Kommunen har evaluert føringene opp mot planforslag som baserer seg på forslaget. Evaluering viser at det er vanskelig å oppnå tilstrekkelige boområdekvaliteter ved høye boligandeler der intervallet for tomteutnyttelse maksimeres. Det vil i mange situasjoner være vanskelig å oppfylle kommuneplanens bestemmelser om kvalitet for uteopphold og lek. I det reviderte planforslaget er derfor den maksimale utnyttelsesgraden for de høyeste boligandelene justert noe ned for å ta hensyn til dette.

Boligandel	Min-maks % BRA i områder med sentrumsformål og kombinert formål innenfor planområdet
100	90-180
80	110- <del>240</del> 220
60	120- <del>260</del> 240
40	130-280
20	140-300
0	180-400

*Annet:*

Kommunen (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) foreslår ny retningslinje der det ikke tillates interne kantiner i nye næringsbygg.

<p><b>Bevaringshensyn generelt</b></p>	<p>Tilbakemeldingene i høringen viser at forholdet mellom ny utbygging og kulturminnehensyn er en hovedkonfliktlinje. Særlig kulturminneinteressene hevder at bevaringshensynene ikke er tilstrekkelig ivaretatt. Det er også enkelte synspunkter i retning av at bevaringshensynene har fått en for fremtredende plass. I høringen er det spesielt etterlyst en bredere omtale av byens kulturhistoriske egenart, tilpasninger for å ivareta disse og en bedre oversikt over planens innhold med tanke på konsekvenser for kulturminner.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Eldrerådet, Storhaug bydelsutvalg, Eiganes og Våland bydelsutvalg, Byantikvaren Stavanger konserthus</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> Engøyholmen Kystkultursenter, Fortidsminneforeningen, Grønn By, Naturvernforbundet i Rogaland, Rogaland Kunstsenter, Rogaland Teater</p> <p><b>Private:</b> Tor Bolme, Alliance Arkitekter pva IKM Invest AS, Arbeidsgr - ny veteranbåthavn, Foreningen Gl. Stavanger og Straen Velforening og Fortidsminneforeningen Rogaland og Fortidsminneforeningen Stavanger, Fride eide, Henning Hansen, Ingvar Øritsland Jan Andreas Pedersen, Jarle Tronerud, Kari og Knud Helliesen, Knut Ragnar Austreng, Leif Idsal Liv Tronerud, Luca Ercoli Malacari, Straen velforening og Gamle Stavanger, Thønnes Thorsen, Øgreid Eiendom AS</p>	<p>Kommunen har prioritert å utdype viktige kulturminneverdier i sentrum og planens samlede konsekvenser for disse, samt tilpasninger i delområdene for å ta større grad av hensyn til kulturminneverdiene.</p> <p>En av planforslagets hovedstrategier har vært å kombinere ivaretagelse av sentrums særpreg og identitet som en bærebjelke i utviklingen. Denne er i planforslaget gitt et samspill med det nye, der dette og skal bidra med mer mennesker og aktivitet i det historiske sentrum. Planforslaget har blitt bearbeidet på flere måter for å styrke denne strategien. Den utfyllende beskrivelsen av byens historiske egenart i avsnittet over integreres i planbeskrivelsen til sluttbehandling.</p> <p>Den vesentligste endringen i planen er at føringene for mange av delområdene er betydelig bearbeidet slik at de tar sterkere hensyn til kulturminneverdiene. Det er i de konkrete delområdene at kulturminnekonflikten er sterkest. Endringene er viktige grep for å imøtekomme de formelle innvendningene fra Riksantikvaren (innsigelser). Omfanget av muligheter for riving i trehusbyen er i det reviderte planforslaget redusert.</p> <p>Endringene justerer forholdet mellom ny utbygging og bevaring i sentrum til fordel for ivaretagelsen av de historiske verdiene sammenlignet med det tidligere høringsforslaget. Endringene vil gjøre det lettere å lese endringene planen medføre, som en moderne videreføring og forlengelse av dagens situasjon.</p> <p>De generelle føringene for bevaring og kulturminnehensyn oppdatert slik at de nå er fullt i samsvar med temaplanen for hermetikkbebyggelsen.</p>
<p><b>Sentrumsavgrensning og handel</b></p>	<p>I høringen har kommunen fått flere innspill om å vurdere både utvidelser og innskrenkninger av planområdet, blant annet til å omfatte større deler av havnebassenget og større deler av Paradisområdet. Det er også foreslått å kun konsentrere seg om bykjernen. Vi har dessuten fått ulike synspunkter på omfanget av ny handel</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Stavanger parkering</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b></p>	<p>Kommunen har vurdert de ulike innspillene om å justeringer av plangrensene og i tillegg gjort egne vurderinger av behovet for justeringer. Kommunens vurdering er at avgrensningen av planområdet i hovedsak er hensiktsmessig. Avgrensningen gir en balanse mellom ønsket om å se sentrum i videre perspektiv og samtidig ikke utvanne forståelsen av et kompakt bysentrum.</p>



	<p>i gatene inn mot sentrum. Rogaland fylkeskommune har også etterlyst utfyllende vurderinger av hvilke konsekvenser handel i ytre deler av planområdet kan få for butikkene i bykjernen.</p>	<p><i>Greater Stavanger, BULL, Stavanger Arkitektforening</i>  <b>Private:</b>  <i>Henning Hansen, KAP pva Stavanger Investering AS, Castillo AS og Kvitsøygata 19 AS, Ernst Kloster, Urban sjøfront, Charly B Andersen, Jarle Tronerud</i></p>	<p><i>Kommunens vurdering er at større utvidelser av planområdet vil gjøre forståelsen av sentrum utydelig. Innledningsvis i planområdet ble det og gjort vurderinger som klart pekte på et kompakt sentrumsområde som fordelaktig. Håndtering av nye problemstillinger utløst av eventuelle planområdeutvidelser ville også måtte veies opp mot framdrift i planarbeidets slutfase. Kommunen anbefaler heller ikke å innskrenke planområdet vesentlig ettersom dette både er i konflikt med planens grunnleggende utvidede forståelse av sentrum, og fordi dette vil redusere mulighetene for å få til et godt samspill mellom indre og ytre deler av sentrum.</i></p> <p><i>Enkelte mindre justeringer av plangrensen er tatt med i det justerte planforslaget i områdene: Haugesundsgata sør, Nytorget, Eiganesveien</i></p> <p><i>I det reviderte planforslaget er det ikke tatt endelig stilling til valg av rammer for detaljhandel i områdene med kombinert formål. I høringsforslaget ligger fortsatt inne begge alternativer for hvor mye detaljhandel som kan etableres i disse gatene. Valg av alternativ vil skje til sluttbehandling basert på innspillene i hoved- og tillegghøringen.</i></p>
<p><b>Krav om publikumsvennlige førsteetasjer</b></p>	<p>I høringen har kommunen stort sett fått gode tilbakemeldinger på forslaget til krav om publikumsvennlige gater og enkelte forslag til justeringer.</p> <p>Kommunen har fått flere reaksjoner på forslaget til bestemmelse om blanding i alle byutviklingsprosjekter i høringen, der det særlig er pekt på at bestemmelsen gjør det svært vanskelig å gjennomføre nye byutviklingsprosjekter. Moderne krav til boliger og næringsbygg gjør at disse har svært forskjellige krav til løsninger og blanding i samme volum som gjør byggene kompliserte.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b>  <i>Fylkesmannen</i></p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b></p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b>  <i>Domstolsadministrasjonen, Stavanger sentrum og næringsforeningen</i></p> <p><b>Private:</b>  <i>Alliance Arkitekter pva Runestad Invest AS, Urban sjøfront</i></p>	<p><i>Kravet ligger fast, men ut fra tilbakemeldingene er temakartet kvalitetssikret. Deler av Sverdrupsgate, noe mer av Eiganesveien og deler av Hetlandsgata nærmest sentrum er tatt inn i kartet. Noe reduksjon i Stavanger øst, i Madlaveien og mot Paradis.</i></p> <p><i>Kommunen foreslår også at det gis unntak fra krav til publikumsvennlige førsteetasjer for store offentlige programmer langs Lagårdsveien (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17).</i></p> <p><i>Kommunen har forståelse for innvendigene om blandet bebyggelse, og har i det justerte planforslaget tatt ut bestemmelsen og erstattet denne med en retningslinje om blanding på kvartalsnivå. Intensjonen opprettholdes, men muligheten for blanding vurderes da nærmere på reguleringsnivå. I justeringen har kommunen har særlig</i></p>

			<p>vektlagt gjennomførbarhet av næringsprosjekter i sentrum. Sentrumsplanen peker på mangelen på etableringer av næringsprosjekter i sentrum som en vesentlig utfordring.</p>
<p><b>Grønnstruktur, uteromsnorm og lekeplassnorm</b></p>	<p>Kommunen har i høringen i hovedsak fått positive tilbakemeldinger og støtte for hovedløsningene. Enkelte deler av arealvisningene blir problematisert med tanke på mulige kvaliteter, lokalisering og inngrep på privat eiendom. Uklar ansvarsfordeling mellom det offentlige og det private i rekkefølgekravene blir også problematisert. Siden høringen har arbeidet med Byromsstrategien startet opp og det er pekt på et behov for å samkjøre sentrumsplanen med denne strategien.</p> <p>For G24 ved Stavangerske Klubbsekskap i øverst i Arne Rattedalsgate foreligger det protester fra grunneier og det er derfor vurdert om det er mulig å finne alternative byrom.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune, Fylkesmannen</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Stavangerregionen Havn, Oppvekst og levekår Sølvberget, Storhaug bydelsutvalg, Kulturavdelingen, Eldrerådet, Park og vei, Eiganes og Våland bydelsutvalg, Innvandrerrådet</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> BULL, Domstolsadministrasjonen, Engøyholmen Kystkultursenter, Folken, Studentenes Kulturhus, Forbundet Kysten og Norsk forening for fartøyvern, Fortidsminneforeningen, Forum for natur og friluftsliv, Greater Stavanger, Grønn By</p> <p><b>Private:</b> Beathe-Jeanette og Johne Lunde, Holmengruppen, Harald Brynlund-Lima Harald Sund, Tor Dagfinn Veen (skur 2), Knut Ragnar Austreng, Ernst Kloster, Gabrielle Brennhaugen, Helen &amp; Hard Arkitekter og Norwegian Property, Jarle Tronerud, Ryfylke Damskip, Arbeidsgr - ny veteranbåthavn, Sameiet Holmen, Charly B Andersen, Straen velforening og Gamle Stavanger</p>	<p>På bakgrunn av tilbakemeldingene har kommunen i denne bearbejdingsrunden lagt vekt på å samkjøre planløsningene med byromsstrategien som er under utarbeidelse. Byromsstrategien har tatt utgangspunkt i høringsforslaget, men arbeidet med strategien har gitt et grunnlag for kvalitetssikring av både forbindelser og avgrensinger av byrom. Vurderingene innebærer justeringer av de grønne hoveddragene, suppleringer av strategisk viktige byrom og justeringer av eksisterende byrom.</p> <p>Det er også gjort mindre justeringer av bestemmelsene for å sikre grønnstrukturen og hensynet til grønn vegetasjon i bybildet bedre. Endringene krever ikke høring.</p> <p>Kommunen har utvidet hensynssonene til 40 m i det justerte planforslaget. Oppfølging og konkretisering skal fortsatt skje på reguleringsplannivå.</p> <p>Det er innarbeidet tre nye hoveddrag: Fra Johannesparken til Badedammen, fra Haugesundsgata til Tou Scene og fra sentrum til Bjergsted via Olav Kyrres gate. De nye hoveddragene kompletterer tidligere manglende tverrforbindelser. Det er også lagt inn en sone langs sjø som skal fange opp en videreutvikling av Blå Promenade.</p> <p>Brygger og piler bør være tilgjengelige og inviterende. Denne formen for tilrettelegging er innarbeidet som retningslinje knyttet til hensynssone grønnstruktur i det justerte planforslaget.</p> <p>Vestre deler av Jorenholmen og Bekhuskaien endret til grønnstrukturformål, mens de mer skyggelagte arealene på innsiden og mot øst skaleres ned.</p> <p>På bakgrunn av arbeidet med ny byromsstrategi har kommunen vurdert forslag til lokk-konstruksjoner som kan</p>

			<p>etablere forbindelser mellom Pedersgata og Kjelvene og mellom Stavanger stasjon og Paradis.</p> <p>I det justerte planforslaget er det gjort mindre justeringer i bestemmelsen og enkelte av grønnstrukturarealene med lekefunksjoner er justert.</p> <p>Det er også gjort mindre justeringer i enkelte andre G-områder for å ta hensyn til regulert situasjon eller faktiske forhold</p> <p>Kommunen hører to alternative løsninger for byrommet G24 (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternativ 1 innebærer at bygg og hageanlegg reguleres til bevaring og opprettholdes uendret som i dag.</li> <li>- Alternativ 2 innebærer at bygg og hageanlegg skal reguleres til bevaring, men at hageanlegget åpnes opp for publikum.</li> </ul> <p>Revidert planforslag legger også opp til at grunneier berøres ytterligere knyttet til etablering av forbedret forbindelse mellom St. Olav og Kleiva. En eventuell prioritering mellom behovene vil skje til sluttbehandling.</p>
<p><b>Transport og mobilitet. Til rettelegging i gater</b></p>	<p>Det er både positive og negative synspunkter på de trafikale endringsforslagene i planen. Det er stor grad av støtte for de trafikale hovedgrepene for å oppnå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Innvendinger er i hovedsak formulert som bekymringer for innfasingstakt og belastninger på transportsystemet som følge av planens utbyggingsomfang, ikke til grepene i seg selv.</p> <p>I sentrumsplanhøringen og arbeidet med regulering av bussveien gjennom sentrum er det kommet fram at vegarealet ikke kan utvides over stasjonsområdet, ettersom dette vil ha store konsekvenser for den nasjonale togtrafikken (regiontogene til Kristiansand og Oslo). Det vil dermed ikke være plass til et fullt transporttilbud uten enten en reduksjon i</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Sølvberget, Oppvekst og levekår, Park og vei, Storhaug bydelsutvalg, Eldrerådet, Stavangerregionen Havn, Funksjonshemmedes råd</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> St.Svithun katolske menighet, Stavanger sentrum og næringsforeningen, Grønn By, Sosialistisk venstreparti, Greater Stavanger, Norges Taxiforbund</p> <p><b>Private:</b> Jarle Tronerud, Gurid Lomeland, Helge Jansen, Annette Dahle Carlmark, Knut Ragnar Austreng</p>	<p>På bakgrunn av tilbakemeldingene har kommunen i denne bearbeidingen beholdt hovedløsningene og vurdert spesielt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- utdypning av innhold knutepunkt/ mobilitetspunktene Stavanger stasjon og Fiskepiren (jf. eget punkt)</li> <li>- kvalitetssikring og suppleringer hovednett for gående og syklende</li> <li>- sammenheng mellom foreslåtte kvaliteter (særlig breddekrav) for gange, sykkel, bil og kollektiv i flere gateløp og vurdert ytterligere prioriteringer</li> <li>- adkomstprinsipp for Paradisområdet på nytt</li> <li>- parkeringsbestemmelsene med tanke på plassering av større nye anlegg i sentrumskjernen, konsekvenser for korttidsparkering og behovet for avbøtende tiltak, samt presiseringer av bestemmelsene med tanke på virkning for eksisterende parkeringstilbud (jf. eget punkt)</li> </ul> <p>Hovednett for gående og syklende:</p>

	<p>vegtilbudet eller store inngrep i vernet bebyggelse og Tivolifjellet.</p> <p>Høringsforslaget fremholdt fornyelse av bygningsmassen i utvalgte kvartaler i Bergelandsgata som et vesentlig virkemiddel for å oppnå en vitalisering av gateløpet, men har fått merknader til dette. En vesentlig utfordring i gaten er også trafikk og svært begrensede kvaliteter for fotgjengere. Kommunen har vurdert hvilke muligheter som finnes for å få en trafikal situasjon som gir et bedre utgangspunkt for et gåvennlig og attraktivt gateløp.</p> <p>Kommunen har gjort en utfyllende vurdering av løsningen med nærmere med tanke på konsekvenser og gjennomførbarhet basert på egne vurderinger og høringsinnspill.</p> <p>En hovedutfordring ved høringsforslagets adkomstløsning vil være økt trafikkbelastning på fv44 og Kannik der sårbarheten for økt trafikk er aller størst. Løsningen gir ikke gi optimal drening av trafikken til E39 og gir unaturlig høy biltilgjengelighet ved stasjonsområdet der kollektivtilgjengeligheten også er svært høy. Det er også usikkerhet knyttet til hvordan en slik adkomstløsning der adkomstvegen ikke nødvendigvis treffer bakkenivå teknisk løses og kombineres med tilgang for gående og syklende, samt hvordan området kan betjenes med varelevering, renovasjon o.l.</p>	<p><i>Henning Hansen, Øgreid Eiendom AS, Helen og Hard Arkitekter, Helen &amp; Hard Arkitekter og Norwegian Property, Ove Huus, Dunja og Mehmed Ibraadic, Harald Sund</i></p>	<p><i>På bakgrunn av kvalitetssikring av planforslaget foreslår kommunen enkelte justeringer av hovednettene for gående og syklende. Endringene kompletterer nettene og sikrer manglende forbindelser.</i></p> <p><i>Det justerte planforslaget forenklet til 3 hovedløsninger for sykkel:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- Sykkelfelt</i></li> <li><i>- Sykkelveg med fortau</i></li> <li><i>- Sykkelgate med begrenset trafikk</i></li> </ul> <p><i>Kvaliteter for gange, sykkel, bil og kollektiv i gateløp: På hovednett krever bestemmelsene at det skal legges til rette for toveis biltrafikk. I samleveinettet skal det primært være toveis trafikk, men enveiskjøring kan vurderes nærmere på oppfølgende plannivå. I samleveien Pedersgaten angir planforslaget at det skal legges til rette for enveiskjøring i retning Stavanger øst for å legge til rette for utvidede fortausarealer som virkemiddel for vitalisering.</i></p> <p><i>Det er vurdert endringer som gjelder kapasitet i samleveinettet og gågatenett. Dette gjelder:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- Olav Vs gate forbi Stavanger stasjon</i></li> <li><i>- Nytorget og Bergelandsgata</i></li> <li><i>- En mindre utvidelse av gågatenettet på sentrumshalvøya</i></li> </ul> <p><i>Det er også vurdert om det er behov for å justere planens viste gatetverrsnitt langs bussveitraseen.</i></p> <p><i>Bussveien og veinett</i></p> <p><i>I sentrumsplanhøringen og arbeidet med regulering av bussveien gjennom sentrum er det kommet fram at vegarealet ikke kan utvides over stasjonsområdet, ettersom dette vil ha store konsekvenser for den nasjonale togtrafikken (regiontogene til Kristiansand og Oslo). Det vil dermed ikke være plass til et fullt transporttilbud uten enten en reduksjon i vegtilbudet eller store inngrep i vernet bebyggelse og Tivolifjellet. Kommunen har vurdert konsekvensene av redusert biltilbud som mindre alvorlige enn inngrep i områdene på oppsiden av veien mot St. Olav, og foreslår derfor i tilleggshøringen to alternative</i></p>
--	---	---	--

		<p><i>bestemmelser for stengning for biltrafikk i gateløpet i Olav Vs gate.</i></p> <p><i>Planleggingen og reguleringen av Bussveien er nå kommet lenger og Statens vegvesen legger opp til å redusere gatetverrsnittet der dette er nødvendig for å unngå riving av bygninger langs disse gatene så langt det er mulig. Dette reiser et spørsmål om planvisningen skal justeres og reduseres tilsvarende. Kommunen har i det justerte planforslaget opprettholdt arealvisningen av trafikkareal i plankartet i Lagårdsveien og Madlaveien. Dette betyr ikke at bebyggelsen som ligger innenfor trafikkarealet må rives, men at det vil være et krav til eventuell framtidig regulering av bebyggelse langs gaten at den trekkes tilbake til ny byggeformålsgrense.</i></p> <p><i>Bergelandsgata</i>  <i>Kommunen har vurdert hvilke muligheter som finnes for å få en trafikal situasjon som gir et bedre utgangspunkt for et gåvennlig og attraktivt gateløp. Den justert planen foreslår at trafikk over Nytorget stenges. Dette vil redusere trafikkmengden. Bergelandsgata tilrettelegges som sykkelgate med begrenset biltrafikk med 5 m kjørebarebredde. Fortausbreddene vil da kunne økes til 2,5m på hver side og dette gir helt andre muligheter for byliv langs gaten.</i></p> <p><i>Kommunen har gjort en utfyllende vurdering av løsningen nærmere med tanke på konsekvenser og gjennomførbarhet basert på egne vurderinger og høringsinnspill. En hovedutfordring ved høringsforslagets adkomstløsning vil være økt trafikkbelastning på fv44 og Kannik der sårbarheten for økt trafikk er aller størst. I det justerte planforslaget går kommunen bort fra løsningen med mange adkomster til Paradis og anbefaler at området baseres på adkomst i sør ved Hillevågstunnelen. Adkomst i sør vil gi kort vei til overordnet veinett og belaste fv.44 og Kannik minst mulig. I bestemmelsene til område E17 åpnes det for at det kan fastsettes en tilleggsadkomst lenger nord fra fv.44 gjennom reguleringsplan for området.</i></p>
--	--	---

			<p>I justert planforslag er dermed samferdselslinjene som angir flere adkomster tatt ut. Adkomsten til området vil ligge utenfor planområdet i sør. Samferdselslinjen over Paradis stasjon er erstattet med linjer for hovednett gange og sykkel.</p>
<p><b>Transport og mobilitet. Parkering og knutepunkt/mobilitetspunkt</b></p>	<p>Kommunen har ikke fått vesentlige innvendinger til foreslått parkeringsnorm. Kommunen har derfor opprettholdt i normen uendret i det justerte planforslaget. Det er merknader til plasseringen og omfang av større nye parkeringsanlegg.</p> <p>Kommunen har mottatt mange synspunkter knyttet til kollektivknutepunktet Stavanger stasjon. Det er også innspill og innhold i planens knutepunkt og mobilitetspunkt.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune, Fylkesmannen</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Stavanger parkering Stavanger utvikling KF Park og vei Eldrerådet</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> BULL, Sosialistisk venstreparti, Stavanger sentrum og næringsforeningen, Stavanger Arkitektforening, Domstolsadministrasjonen, Norges Taxiforbund, Grønn By</p> <p><b>Private:</b> Arbeidsgr - ny veteranbåthavn, Castillo AS og Kvitsøygata 19 AS, Eivind G. Andersen, Steen og Strøm, Oslo, Brandsberg Dahls Arkitekter pva Herfo Finans AS, Jarle Tronerud, Alliance Arkitekter pva Runestad Invest AS, Annette Dahle Carlmark, Diana Grøntvedt, Harald Brynlund-Lima. Holmengruppen, Thormod Rettedal Gilje Bilkollektivet, Eivind Enoksen, Verksogaten AS (Magasinblaa)</p>	<p><b>Parkering:</b> Kommunen har opprettholdt parkeringsnormen uendret i det justerte planforslaget. Det gjort en mindre justering som presiserer at ny parkering på bakkenivå ikke tillates. Dette er i tråd med dagens praksis i sentrumssonen.</p> <p>Kommunen foretatt en gjennomgang av parkeringsanlegg og omfang. Anbefalingen er at parkeringskapasiteten i Østre havn bør samles på Fiskepiren. Dette styrker gjennomførbarheten av både relokaliseringen fra Jorenholmen og utviklingen av Bekhuskaaien. Det utgjør samtidig en mer attraktiv plassering. Ettersom utbyggingsomfanget i planen er gått noe ned, har kommunen i det justerte planforslaget også nedjustert noe på totalvolumet av parkeringsplasser fra 1100 (600 på Fiskepiren og 500 på Bekhuskaaien) til 800. Planen forutsetter at parkeringsanlegget bygges som et konverterbart bygg som kan tas i bruk til andre formål dersom behovet for parkeringsplasser går ned i framtiden.</p> <p>Sentrumsplanen legger opp til at Kongsgata og Klubbgata stenges for den begrensede privatbiltrafikken som går i denne gaten i dag for å prioritere fremføringen av kollektivtrafikken. Det er satt av midler i Handlings- og økonomiplanen til gatebruksplan for dette tiltaket og arbeidet vil starte opp til høsten. Tiltaket krever at P-Domkirken stenges og i behandlingen av reguleringsplan for sentrumshalvøya (plan 2222) vedtok kommunalstyret for byutvikling at føringene for innhold i P-domkirken skulle legges i sentrumsplanen.</p> <p>Knutepunkt og mobilitetspunkt Knutepunkter og mobilitetspunkter er områder som skal håndtere større transportvolumer og det er derfor vesentlig at punktene fungerer på en måte optimal måte. Sentrumsplanens oppgave er ikke å fullt ut definere</p>


		<p><i>hvordan disse punktene skal fungere, men det er vesentlig for planen å ha sannsynliggjort at områdene reelt kan håndtere de funksjonene som planen forutsetter skal ligge der.</i></p> <p><i>Kommunen har derfor gjort tilleggsvurderinger som utdyper innholdet og sannsynliggjør at områdene håndterer dette innholdet. De faktiske løsningene må avklares på neste plannivå.</i></p> <p><i>Knutepunktet Stavanger stasjon</i>  <i>Stavanger stasjon er eneste kollektivknutepunkt i Stavanger kommune og regionens viktigste knutepunkt. Et knutepunkt er både et viktig målpunkt og et byttepunkt mellom ulike reisemidler og har disse egenskapene:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Høy arealutnyttelse</i></li> <li>- <i>Stor andel besøksintensive virksomheter</i></li> <li>- <i>God tilgjengelighet og framkommelighet for fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikk</i></li> <li>- <i>Enkle og effektive bytter mellom ulike reisemidler</i></li> </ul> <p><i>Planen konkretiserer ulike funksjoner på knutepunktet.</i></p> <p><i>Kommunen har angitt en maksimal mengde parkering som er forenlig med knutepunktslokaliseringen og forutsetter at plassene lokaliseres i den delen av dagens anlegg som ligger under lokk. Maksantallet er angitt i bestemmelsene. I dialogen er det kommet fram at et mulig kompensierende tiltak for reduksjonen kan være frigjøring av ca. 250 plasser i P-St. Olav til offentlig parkering som i dag er bundet opp til privat parkering.</i></p> <p><i>Mobilitetspunkt Fiskepiren</i>  <i>Sentrumsplanen anser Fiskepiren og områdene rundt som et viktig trafikalt omdreingspunkt i kraft av å være hovedovergangspunkt for trafikk mellom sjø og land. Det tidligere høringsforslaget legger til rette for en utvidelse av piren for å håndtere nye funksjoner og definerer stedet som mobilitetspunkt der det skal legges til rette for offentlig sykkelparkering, parkering av bysykler, bildele-ordning, informasjon og bokser for småleveranser. I det justerte planforslaget forsterkes Fiskepiren som mobilitetspunkt gjennom:</i></p>
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Prioritering av sjøtransportfunksjoner på kailinjene rundt piren slik at gjestehavn og veteranbåthavn flyttes til andre områder</i></li> <li>- <i>Ytterligere utvidelse av piren for å gi plass til foreslåtte funksjoner</i></li> <li>- <i>Etablering av gateterminal for det regionale ekspressbusstilbudet</i></li> <li>- <i>Samling og økning av parkeringstilbudet fra 600 til 800 plasser</i></li> </ul> <p><i>Deler av foreslått bebyggelse i området er også tatt ut av det justerte planforslaget for å sikre at det blir tilstrekkelig plass til nødvendige transportfunksjoner.</i></p> <p><i>Det er mange funksjoner som skal inn i området: Båtterminal og publikumsfunksjoner på bakkenivå mot byen, parkering, ferjeleie, gateterminal for regionalt busstilbud, åpne byrom og mindre funksjoner knyttet til området som mobilitetspunkt. Felles kommunalt planprogram for hele havnefronten skal gi rammer og føringer for konkretiseringen av løsninger og som gjøres i reguleringsplan for området.</i></p> <p><i>Den reviderte planen forutsetter videre bruk av ferjelemmen på Margarinlinjen (mot Bekhuskaien) til Vassøyferjen og Lysefjordferjen.</i></p> <p><i>Det utfordrende spørsmålet med foreslått anløpssted er hvordan oppstillingsplasser for bilene løses. Kommunen mener oppstilling bør løses internt i bygningsmassen på Fiskepiren på bakkeplanet.</i></p> <p><i>I dialogen med havneaktørene om forbedringer i planen, har det kommet fram ønske særlig fra Kolumbus om å legge til rette for ny lokalisering ved Fiskepiren slik at overgangsmulighetene mellom båt og langdistansebuss blir lettere. Kommunens vurdering er at et slikt forslag er mulig og kan anbefales dersom oppstillingen for bussene løses som en gateterminal tilsvarende dagens løsning for flybussen i dette området.</i></p>
--	--	--



<p><b>Effektiv planlegging, plankrav</b></p>	<p>Kommunen har fått en del merknader rundt disse spørsmålene i høringen. Det er også merknader fra større utbyggere og Stavanger Utvikling KF om å vurdere mindre omfattende plankrav.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Stavanger parkering</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> Lyse, Fortidsminneforeningen, Forum for natur og friluftsliv, Forbundet Kysten og Norsk forening for fartøyvern, Kolumbus, Naturvernforbundet i Rogaland, Politiet, Grønn By, Domstolsadministrasjonen, Rogaland Kunstsenter</p> <p><b>Private:</b> Arbeidsgr - ny veteranbåthavn, Foreningen Gl. Stavanger og Straen Velforening og Fortidsminneforeningen Rogaland og Fortidsminneforeningen Stavanger, Jørgen Dragesæt, Straen velforening og Gamle Stavanger, Holmengruppen</p>	<p>Kommunen har i bearbeidingene vurdert og kvalitetssikret plankravene.</p> <p>Kommunen har vurdert kravene til offentlig reguleringsplan (områderegulering) i forbindelse med bearbeidinger av områdene. I det reviderte planforslaget er krav til områderegulering tatt ut for Stavanger stasjon, Holmen og Paradis (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17). Eventuelt krav om områderegulering vurderes av kommunens på senere tidspunkt.</p> <p>På Stavanger stasjon har kommunen valgt å holde fast på plankravet om samlet regulering av E5. I fastholdelsen av et samlet plankrav har kommunen vektlagt at områdene er sterkt forbundet gjennom en felles lokk-konstruksjon som skaper avhengigheter mellom delområdene og at det i ny byvekstavtale er inngått gjensidige forpliktelser mellom staten og kommunen om rask planavklaring for hele stasjonsområdet. Bestemmelsene legger likevel opp til at reguleringen skal avklare utbyggingsetapper av delområder slik at områdene uavhengige av jernbaneinteresser eventuelt kan bygges ut tidligere dersom dette fremstår som hensiktsmessig ut fra de avklaringene som fremkommer gjennom reguleringsarbeidet.</p> <p>Kommunen har valgt å utvide området som omfattes av felles planprogram slik at det også omfatter Holmenområdet, men at krav til områderegulering på Holmen/A4 utgår (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17). Kommunen har vektlagt at særlig havnefunksjonene henger sammen og krever en planmessig koordinering. For eksempel betjener Fiskepiren hurtigbåttilbudet, men vesentlige deler av liggeplassene ligger i det som inngår i Holmenområdet. Et felles planprogram gir også mulighet til å utdype kvalitetsmessige krav på tvers av Havnefronten, f.eks knyttet til havneparken (grønnstrukturarealene vist i plankartet). Holmenområdet vil under alle omstendigheter kreve planprogram og konsekvensutredning, og endringen antas derfor ikke å utgjøre noen vesentlig forsinkelse for utviklingen av Havnefronten.</p>
--	---	---	---

			<p>Kommunen har gjennomgått og kvalitetssikret bestemmelsene som gir unntak fra plankrav. Kommunen har derfor valgt å ta ut bestemmelsene som gir unntak fra plankrav for innfill og i bestemmelsesområdene på Løkkeveien, men opprettholder bestemmelsen om unntak for bruksendring til publikumsrettet aktivitet.</p>																					
<p><b>Havn, cruise</b></p>	<p>Det er mange synspunkter på havneløsningene og byens kontakt med sjøen. Synspunktene trekker i ulike retninger, men det er en gjennomgående bekymring blant mange at tilrettelegging for cruisetrafikken får en for dominerende posisjon.</p> <p>En vesentlig innvending har vært mot forslaget om lange cruisekaier på Holmen der det spesielt fremholdes at tilretteleggingen er fremmed og ødeleggende for byen, og det historiske bylandskapet. Havnevesen og næringsaktører har hatt sterke innvendinger til at planen ikke tilstrekkelig grad legger til rette for nødvendig havnedrift i havnefronten. Det er særlig plasseringen av gjestehavn og veteranbåthavn tett opp mot Fiskepiren som trafikalt knutepunkt som er problematisk. Grønnstrukturvisningen langs kaiavsnitt som skal brukes til havnefunksjoner og at eksisterende ISPS-område på Bekhuskaaien skal utgå på sikt har også skapt usikkerhet om rammebetingelsene for havnedrift i området.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Kystverket, Rogaland fylkeskommune</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Stavangerregionen Havn, Stavanger konserthus</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> Kolumbus, Fortidsminneforeningen, Grønn By, Redningsselskapet Rogaland, Forum for natur og friluftsliv, Engøyholmen Kystkultursenter, Naturvernforbundet i Rogaland, Sosialistisk venstreparti, Stavanger sentrum og næringsforeningen, Forbundet Kysten og Norsk forening for fartøyvern, Maritimt forum Stavangerregionen</p> <p><b>Private:</b> Base property, Holmengruppen, Tor Dagfinn Veen (skur 2), Torfinn Hansen, Norled, Ryfylke Damskip, Annette Dahle Carlmark, Arbeidsgr - ny veteranbåthavn</p>	<p>På bakgrunn av tilbakemeldingene har kommunen gjennomført flere dialogmøter med havne-, nærings- og byutviklingsaktører om tilpasninger i planforslaget. Bearbejdingene har også vært gjenstand for drøfting med Riksantikvaren og Rogaland fylkeskommune som har innsigelse til planforslaget. I vurderingene og bearbejdingene har kommunen prioritert å:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kartlegge politiske føringer om sentrum som havn</li> <li>- kartlegge bedre fakta om bruk og behov av de ulike kaiavsnittene</li> <li>- Vurdere alternative løsninger som bedre svarer på behovene og som samtidig ivaretar byens byutviklingsmessige behov i de samme områdene</li> </ul> <p>Behov som havnen skal løse:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Rene bybehov</th> <th>Overlappende behov</th> <th>Rene havnebehov</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Off. tilgang til kaianer og sjø som del av byens uterom</td> <td>Folkeliv på kaier og i sentrumsgater</td> <td>Internasjonale anløp (ISPS) både cruise og næringstrafikk</td> </tr> <tr> <td>Skala og form innenfor byens tålegrense</td> <td>Havnefunksjoner i sentrum</td> <td>Rutetrafikk og liggekai</td> </tr> <tr> <td>Byromskvalitet (sol/skygge/opplevelse)</td> <td>Arrangement</td> <td>Beredskapsbåter</td> </tr> <tr> <td>Historiske kvaliteter (sjøhus og sikt innseiling)</td> <td>Gjennomførbarhet</td> <td>Fiskeutvalg</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Gjestehavn</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Veteranbåter</td> </tr> </tbody> </table> <p>Med de politiske føringene som foreligger for temaet, har kommunen valgt å opprettholde tilsvarende ambisjonsnivå som det tidligere høringsforslaget med tilsvarende omfang ISPS og om å tilby en større kapasitet for lange skip, under forutsetning av at bymessige kvaliteter i sentrumskjernen også kan styrkes. Behovet for lange kaier er knyttet til en raskt pågående moderniseringsprosess innen cruise-næringen, der mindre skip byttes ut med større og mer</p>	Rene bybehov	Overlappende behov	Rene havnebehov	Off. tilgang til kaianer og sjø som del av byens uterom	Folkeliv på kaier og i sentrumsgater	Internasjonale anløp (ISPS) både cruise og næringstrafikk	Skala og form innenfor byens tålegrense	Havnefunksjoner i sentrum	Rutetrafikk og liggekai	Byromskvalitet (sol/skygge/opplevelse)	Arrangement	Beredskapsbåter	Historiske kvaliteter (sjøhus og sikt innseiling)	Gjennomførbarhet	Fiskeutvalg			Gjestehavn			Veteranbåter
Rene bybehov	Overlappende behov	Rene havnebehov																						
Off. tilgang til kaianer og sjø som del av byens uterom	Folkeliv på kaier og i sentrumsgater	Internasjonale anløp (ISPS) både cruise og næringstrafikk																						
Skala og form innenfor byens tålegrense	Havnefunksjoner i sentrum	Rutetrafikk og liggekai																						
Byromskvalitet (sol/skygge/opplevelse)	Arrangement	Beredskapsbåter																						
Historiske kvaliteter (sjøhus og sikt innseiling)	Gjennomførbarhet	Fiskeutvalg																						
		Gjestehavn																						
		Veteranbåter																						

			<p><i>miljøvennlige skip. Nye skip er gjerne over 300 m lange og krever kailengder på ca 300 m.</i></p> <p><i>I det justerte planforslaget foreslår kommunen at Fiskepiren og tilgrensende kailinjer prioriteres for persontransport og næringstransport. Planforslaget inviterer til en alternativdiskusjon om lokalisering og prioritering av funksjonene offentlig gjestehavn og veteranbåthavn i området Bispekaien, Steinkarkaien/Kjerringholmen. Ny kailinje i Holmenområdet er vesentlig omarbeidet og brytes mer opp enn tidligere. Gjerder i tilknytning til internasjonal skipsfart begrenses til Skansekaaien. Indre Vågen høres med utvidet gjestehavn/småbåthavn. Ny lang kai tilrettelagt for anløp av internasjonal skipsfart (blant annet cruise) høres utenfor Bjergsted.</i></p>  <p><small>Figur 20: Illustrasjon av kommunens anbefalte løsning for Havnfronten</small></p>
<p><b>Flomsikring</b></p>	<p>Det er innspill både til flomveier i sentrum og vern mot havnivåstigning.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Fylkesmannen</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Stavanger utvikling KF</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> Grønn By</p> <p><b>Private:</b></p>	<p><b>Flomvern og løsninger for havnivåstigning:</b> Kommunen har vurdert løsningen og nasjonale dimensjoneringskrav på nytt og kommer til at det ikke vil være nødvendig å etablere en løsning helt opp til kote 3 og at løsningen bør kunne åpnes opp på kortere strekninger for å skape kontakt mellom byen og sjøen og for å drenere overflatevann.</p> <p>Kommunens vurdering er flomsikringstiltakene i sentrum skal dimensjoneres for sikkerhetsklasse F2 som gjelder for</p>

		<p><i>Ernst Kloster. Alliance Arkitekter pva Runestad Invest AS, Helen &amp; Hard Arkitekter og Norwegian Property</i></p>	<p><i>ordinær bebyggelse. Flomvernet skal da dimensjoneres for et 200 års flomnivå med tanke på havstigning og springflo. I følge DSBs grunnlagstall vil dette for Stavanger innebære en sikring opp til kote 2</i></p> <p><i>Flomveier ved store nedbørsmengder: På bakgrunn av innspill er det gjennomført en enkel flomveianalyse for sentrum. GIS-analysen viser dreneringsveier innenfor planområdet. Den forenklete GIS-analysen viser ikke vannmengde, men gjenspeiler omfanget av dreneringsveier i samme område. Jo flere sammenfallende dreneringsveier, jo kraftigere strek i kartet.</i></p> <p><i>Analysen viser at den største flomveien følger vannveien fra Mosvatnet via Kannikbekken, gjennom stasjonsområdet og Breiavatnet – Klubbgata og til sjøen. Flomveien sikres gjennom hensynssone (flomfare) 20m på plankartet og tilhørende bestemmelse. Den større flomveien ved Hillevågvatnet går i område vist som grønnstruktur og ivaretas dermed godt gjennom selve formålsvisningen. Det er derfor ikke lagt inn egen hensynssone for denne.</i></p>
--	--	--	---

<p><b>Generelle tema som ikke er beskrevet i planbeskrivelsen</b></p>	<p>På bakgrunn av tilbakemeldingene og arbeidet med justeringer av planen har det kommet fram et behov for å etablere et grunnlag for gjennomføring av de tyngre byutviklingsgrepene og infrastrukturen i sentrum.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Fylkesmannen</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b></p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> Redningsselskapet Rogaland, Maritimt forum Stavangerregionen, Kolumbus, Fortidsminneforeningen, Rogaland Kunstsenter, Naturvernforbundet i Rogaland, Engøyholmen</p>	<p>Planen forutsetter blant annet tunge infrastrukturinvesteringer knyttet til utfylling i sjø, oppgraderinger av stasjon, kollektivgater/bussvei, utbedringer av hovednettene for gående og syklende, etablering av ny flomsikring og nye offentlige parkeringsanlegg.</p> <p>Kommunen er i dialog med kommunens utviklingsselskap Stavanger Utvikling KF etablere et slikt grunnlag. Arbeidet er startet opp og vil kunne bidra med et grunnlag for eventuelle justeringer før sluttbehandling.</p>

		<p>Kystkultursenter, Grønn By, Forum for natur og friluftsliv, LUKS, BULL</p> <p><b>Private:</b> Harald Brynlund-Lima, Holmengruppen Ernst Kloster, Charly B Andersen, Foreningen Gl. Stavanger og Straen Velforening og Fortidsminneforeningen Rogaland og Fortidsminneforeningen Stavanger, Link arkitektur pva Straen terrasse, Jarle Tronerud, André Jonassen, Atle Helljesen</p>	<p>Byvekstavtalen vil være et viktig grunnlag for kommunens prioriteringer av tilrettelegging for ny byutvikling.</p>
<b>Holmen</b>	<p>Det er mange synspunkter på forslagene i Holmenområdet. De fleste støtter ideen om et større byutviklingsgrep i området. Mange er likevel kritiske til at planen gir en type bebyggelse som er dårlig tilpasset den eldre og mer varierte bebyggelsen på Holmen i dag. Mange er også kritiske til tilretteleggingen av kailinjer for cruisetrafikken. Riksantikvaren og Rogaland fylkeskommune har formelle innvendinger (innsigelse) til planforslaget og krever at forslaget omarbeides vesentlig med tanke på utfyllingens form og tilpasning til omgivelsene. Innvendingene omfatter også foreslått bebyggelse/påbygg lenger inn på Holmen.</p> <p>Et hovedtrekk synes å være at et utviklingsgrep i området kan være aktuelt dersom grepet gis en annen utforming og tilpasning til omgivelsene.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Fiskeridirektoratet, Fylkesmannen, Riksantikvaren, Rogaland fylkeskommune</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Stavanger utvikling KF, Kulturavdelingen, Stavangerregionen Havn, Stavanger parkering Park og vei, Eldrerådet, Sølvberget, Storhaug bydelsutvalg, Byantikvaren, Museum Stavanger</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> Forum for natur og friluftsliv, Engøyholmen Kystkultursenter, Kolumbus, Grønn By, Fortidsminneforeningen, Stavanger Arkitektforening, Vårt Stavanger, Sosialistisk venstreparti, Norsk Oljemuseum, Stavanger sentrum og næringsforeningen, BULL</p> <p><b>Private:</b> Eivind G. Andersen, Kjell Ravndal, Tor Dagfinn Veen (skur 2), Ingvar Øritsland, John Haukvik, Ingrid Eileraas, Ernst Kloster, Erik Landmark, Susan Renshaw, Ryfylke Damskip, Helge Jansen, Sameiet Holmen, Toralf Kaada Arkitekter, Charly B Andersen, Brandsberg Dahls Arkitekter pva Herfo Finans AS, Holmengruppen, Eigil Harstad, Gurid Lomeland, Henning Hansen, Jarle Tronerud, Ove Huus, Thormod Rettedal Gilje, Gabrielle Brennhaugen</p>	<p>Kommunen har beholdt Holmen som et viktig element i planen. Byutviklingsgrepet på Holmen er sterkt bearbeidet gjennom en oppmykning av kailinjer og en endring av føringene for ny bebyggelse fra en tung karréstruktur til en bebyggelsesstruktur som ligger tettere opp til den eksisterende bebyggelsen på Holmen. Bebyggelsen er også trukket noe mer tilbake for å sikre spesielt hensynet til landskapsrommet rundt innseilingen i retning bybroa. I bearbeidingen av planen har kommunen prioritert å bearbeide føringene for bebyggelse og avgrensningen av utfyllingsarealene på slik måte at innsigelsene til planen kan løses.</p> <p>De bearbeidede planbestemmelsene gir en generell føring for hele havnefronten om at ny bebyggelse skal være i oppbrutte bygningsvolumer i varierende høyde mellom 3-6 etasjer for å gi en sammenheng til den eksisterende bebyggelsen innenfor. Etasjevariasjonen er ikke vesentlig forskjellig fra det tidligere høringsforslaget, men kravet om oppbrutte bygningsstrukturer er vesentlig forskjellig ettersom det tidligere var lagt opp til en større sammenhengende kvartalsstruktur på Holmen.</p>

<p><b>Østre havn</b></p>	<p>Samlet sett gav høringsinnspillene støtte til hovedgrepene i Østre havn. Blant de forholdene som likevel problematiseres er utsynet fra Klubbgata på nye Jorenholmen og konsekvensene av å flytte parkeringshuset, høyden på punktbygget på Fiskepiren, bebyggelse på innsiden av Verksalmenningen, og bekymring for at havnebehovene rundt Fiskepiren komprimeres i for sterk grad. Riksantikvaren har formelle innvendinger (innsigelse) til bebyggelse i område A2d.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Fylkesmannen, Statens vegvesen på vegne av Rogaland fylkeskommune som vegeier, Rogaland fylkeskommune, Riksantikvaren</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Stavangerregionen Havn, Stavanger utvikling KF, Storhaug bydelsutvalg, Park og vei, Stavanger parkering, Museum Stavanger</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> Forbundet Kysten og Norsk forening for fartøyvern, Rogaland Teater, BULL, Maritimt forum Stavangerregionen, Syklistenes-landsforening, Fortidsminneforeningen Kolumbus, Vårt Stavanger</p> <p><b>Private:</b> Arbeidsgr - ny veteranbåthavn, Ingvar Øritsland, Helen og Hard Arkitekter pva Fortin Properties AS, Ryfylke Damskip, Kjell Ravndal, Annette Dahle, Carlmark, Thormod Rettedal Gilje, Toralf Kaada Arkitekter</p>	<p>Kommunen har hatt som utgangspunkt at hovedtrekkene i plangrepet fra forrige høringsutkast videreføres, men at føringene for bebyggelse og byrom justeres ut fra mer inngående vurderinger og basert på høringsinnspillene. Infrastrukturbehovene sjø, i mobilitetspunktet (Fiskepiren) og til veg vurderes nærmere og planen tilpasses. I bearbeidingen har det vært lagt vekt på å vurdere hele havnefronten fra Holmen til Bekhuskaaien samlet.</p> <p>De bearbejdede planbestemmelsene gir en generell føring for hele havnefronten om at ny bebyggelse skal være i oppbrutte bygningsvolumer i varierende høyde mellom 3-6 etasjer for å gi en sammenheng til den eksisterende bebyggelsen innenfor.</p> <p>På bakgrunn av innspillene i høringen er det også gjort enda mer inngående vurderinger av hvordan større offentlige volumer vil fungere i havnefronten. Det er testet med to aktuelle offentlige programmer knyttet til nytt teater og nytt tinghus, men også andre offentlige programmer kan være aktuelle. Kommunens vurdering er at større offentlige programmer kan være aktuelle og fordelaktige i et byutviklings- og gjennomføringsperspektiv flere steder dersom det legges i kombinasjon med annen bebyggelse, men i mindre grad helt alene. Det er særlig Bekhuskaaien og Holmen som egner seg godt for større offentlige volumer, men også Jorenholmen vil kunne fungere for noen offentlige program. Bestemmelsene gir videre større offentlige programmer anledning til å gå over kote 22.</p> <p>Kommunen har valg å høre en tilleggsutfylling for å styrke mulighetene for kombinerte programmer i dette delområdet. På tilsvarende måte er det gjort grundigere vurderinger av forutsatt program på Fiskepiren der det er valgt å høre en tilleggsutfylling øst for Fiskepiren.</p> <p>Kommunen har også valgt å foreslå justeringer av byromsstrukturene der mer solfylte og vestvendte arealer prioriteres som byrom (Jorenholmen og Bekhuskaaien) og arealer med antatt lavere kvalitet er redusert i omfang</p>
--------------------------	--	---	---

			<p>(østsiden av Holmenutfyllingen og sørsiden av Bekhuskaiaen).</p> <p>Kommunen har også konkret vurdert veiomleggingen av Havneringen på Holmen som var foreslått for å gi plass til et større og tosidig byutviklingspotensial på Holmen. Omleggingen antas å være svært kostbar, gjennomføringsmessig komplisert og byutviklingspotensialene på sørsiden av veien har møtt stor motstand fra Riksantikvaren. Kommunen har derfor vurdert det som mer hensiktsmessig å opprettholde Havneringen som i dag og planen er justert i henhold til dette.</p> <p>Det tidligere planforslagets åpninger for ny bebyggelse på Børehaugen er tatt ut av planforslaget på bakgrunn av innsigelser og tilbakemeldinger fra berørte i området. Bestemmelsesområde A4b og tilhørende bestemmelse er derfor tatt ut av plankart og bestemmelser.</p> <p>Fiskepiren er videreført som terminal og mobilitetspunkt, og bestemmelser for å sikre dette er videreført. Den tidligere åpningen for punktbygg i 12 etasjer ytterst på piren tatt ut jmfør lokaliseringsprinsipp for høyhus. Byggehøyde for øvrig er videreført og konkretisert til en maksimal byggehøyde på kote 26.</p> <p>På Bekhuskaiaen er et større byrom videreført og utvidet med de mest solrike arealene mot vest. Til gjengjeld er byggeområde utvidet mot sør og trukket nærmere veien. Planen sikrer fortsatt en sammenhengende parkstruktur langs hele området. Det er begrenset trafikk som skal inn i området og adkomst tilpasset dette er vurdert og fastsatt som en høyre-av/høyre-på løsning vest for Bergelandstunnelen.</p>
<b>Vestre havn</b>	Tilbakemeldingene i dette området gjelder i hovedsak punktbygget og er reaksjoner på høyde, tilpasningen til omgivelsene og konsekvensene for bruken av konserthusplassen. Innspillene kommer fra både beboere, foreninger, konserthuset og formelle høringsinstanser. Rogaland fylkeskommune har	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Eiganes og Våland bydelsutvalg, Stavanger konserthus, Kulturavdelingen, Stavangerregionen Havn</p>	<p>Kommunen har prioritert å gjøre vurderinger rundt det foreslåtte punktbygget. På bakgrunn av tilbakemeldingene og innsigelse har kommunen gjort en enkel vurdering av alternativ tilpasning.</p> <p>Den nordlige delen av bestemmelsesområde A7a er tatt ut av plankartet, samt tilhørende bestemmelse. Åpningen for</p>



	formelle innvendinger (innsigelse) til punktbygget.	<p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> BULL, Syklistenes landsforening, Fortidsminneforeningen, Engøyholmen Kystkultursenter</p> <p><b>Private:</b> Straen velforening og Gamle Stavanger, Arne Jakob Hidle, Base property, Kjell Ravndal, Ryfylke Damskip, Beathe-Jeanette og Johne Lunde, Link arkitektur pva Straen terrasse, Sissel Medby, Atle Helljesen, Stavanger symfoniorkester, Eigil Harstad, Erik Landmark, Gurid Lomeland</p>	et tilbygg i 8 etasjer på nordsiden av gamle utenriksterminalen er da tatt ut av planforslaget. Utbyggingsmuligheten i tilknytning til Skur 6 er opprettholdt uendret. Bevaring av det gamle terminalbygget er videreført uendret.
<b>Sentrumshalvøya inkl A5</b>	Riksantikvaren har formelle innvendinger (innsigelse) til forslaget om videre rammer for fornyelse av Tårngalleriet med henvisning hensynet til Valbergtårnet og parken rundt som er fredet. I merknad fra eier av området framholdes det at rammene må utvides ytterligere for å gi grunnlag for fornyelse. På sentrumshalvøya er vurderingene avgrenset til å vurdere håndteringen av innsigelsen til A5 og til visningen av strategisk viktige byrom som Arneageren og Domkirkeklassen	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune, Riksantikvaren</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Sølvberget, Park og vei, Byantikvaren, Eiganes og Våland bydelsutvalg</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> BULL, Syklistenes landsforening</p> <p><b>Private:</b> Brandsberg Dahls Arkitekter pva Herfo Finans AS, Gabrielle Brennhaugen, Borghild Stølen, Eivind G., Andersen, Næringsdrivende Kirkegaten, Alliance Arkitekter pva IKM Invest AS, Mette Østrem, Jørgen Dragesæt</p>	<p>På sentrumshalvøya er vurderingene avgrenset til å vurdere håndteringen av innsigelsen til A5 og til visningen av strategisk viktige byrom som Arneageren og Domkirkeklassen.</p> <p>Det tidligere høringsforslagets bestemmelse med noe mer fleksible rammer for fornyelse av Tårngalleriet er tatt ut av planforslaget. Bestemmelsesområde A5 er tatt ut av plankartet med tilhørende bestemmelse. Gjeldende regulering gir fortsatt anledning til fornyelse av bygget.</p>
<b>Madlaveien</b>	Det er få merknader i dette området. Fortetting langs hovedkollektivtrase fremheves som positivt av flere, samtidig som kulturminnemyndighetene ser det som uheldig at trehusbebyggelsen langs vegen rives. Det er særlig bebyggelsen på sørsiden av vegen mot Våland som problematiseres. Det foreligger ikke formelle innvendinger (innsigelser) fra offentlige høringsinstanser.	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Ungdom og Fritid, Park og vei, Byantikvaren, Eiganes og Våland bydelsutvalg</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> Fortidsminneforeningen, Stavanger Sanitetsforening, Madlaveien 13, Vårt Stavanger Syklistenes landsforening</p>	<p>Kommunen har avgrenset vurderingene i denne omgang til innsigelsepunktene fra Riksantikvaren og hvordan disse kan løses uten å miste ambisjonen om fortetting langs hovedkollektivaksen.</p> <p>Planen er innholdsmessig uendret i dette området. Bestemmelsesgrenser rundt hele byggeområdene på begge sider av vegen navngitt E1 og E2 er tatt ut ettersom disse ikke har noen funksjon i planen. De mindre bestemmelsesområdene E1a-d og E2a-d er videreført uendret. Planen gir dermed fortsatt åpning for fortetting</p>

		<p><b>Private:</b> Petter Nystrøm, Steinar Larsen</p>	<p>og fornyelse av bygningsmassen. Byggehøyder gitt som etasjeantall erstattes av kotehøyder til sluttbehandling.</p>
<b>Lagårdsveien</b>	<p>Tilbakemeldingene kommunen har fått for dette området gir en tilslutning til fortetting langs hovedkollektivtrasen. Mange synspunkter gjelder foreslåtte byggehøyder, men synspunktene spenner fra at det er for høyt til at det er for lavt. Det er formelle innvendinger (innsigelse) fra Riksantikvaren til riving av flere bygninger i områdene E6, E7, E8 og E10.</p> <p>Kommunen har avgrenset vurderingene i denne omgang til innsigelsespunktene fra Riksantikvaren og hvordan disse kan løses uten å miste ambisjonen om fortetting langs hovedkollektivaksen.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune, Riksantikvaren</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Byantikvaren, Stavanger utvikling KF</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> Fortidsminneforeningen, BULL, Sosialistisk venstreparti</p> <p><b>Private:</b> Torleiv Vestbø, Smedvig Eiendom AS, Castellar Investment Management AS, Ove Andreas Malm og Siri Margrethe Helstrup, Jon S. Knudsen, Bente Gunnarshaug og Andreas Rosland, Anne Tove Austbø pva Buch Optikk AS, Inger Helene Ohma Eriksrød, Nina Sognnes og Ole Petter Erga Sognnes og Thomes Sognnes, Siri Lenes, Jarle Tronerud John Sigurd Tolo og Maria M. Lien, Gabrielle Brennhaugen</p>	<p>I revidert planforslag understreker kommunen (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) viktigheten av høy utnyttelse langs hovedkollektivaksen og foreslår en utdypning av retningslinjene for utnyttelse som presiserer at nye utbygginger langs kollektivaksen skal gis høy utnyttelse innenfor planens glideskala for utnyttelse. Langs Lagårdsveien og Løkkeveien er flere bygninger enn tidligere forutsatt bevart og byggehøyder redusert for å ta sterkere hensyn til kulturhistoriske verdier.</p> <p>Det justerte planforslaget videreføres i hovedsak uendret, men med viktige justeringer av bestemmelsene til bestemmelsesområdene for å løse innsigelser fra Riksantikvaren. Planens retningslinjer for utnyttelse presiserer at det forventes høy utnyttelse langs kollektivaksen. Planens bestemmelse for område E6 er justert slik at hensynet til bakenforliggende bebyggelse er sterkere vektlagt. Det skal blant annet etableres en siktlinje fra Sigurdsgate. Planens bestemmelse for område E8 er justert slik at Lagårdsveien 49 skal bevares. Lagårdsveien 55 (Buchhuset) skal bevares med mindre arealbehov tilknyttet regulering av bussveien tilsier at riving er nødvendig. Planens bestemmelse for område E10 er justert slik at alternativ b som åpner for riving av sveitserhuset (Husflidslagets hus) er tatt ut. Alternativ a tilsier at bygget enten skal bevares eller flyttes.</p>
<b>Løkkeveien</b>	<p>Kommunen har fått svært varierte tilbakemeldinger på forslagene langs gaten. Et hovedtrekk er likevel mange innvendinger til at trehusbygninger tillates revet og til foreslåtte høyder. Flere tilbakemeldinger fremholder også på at kommunen ikke har behandlet trafikken i gaten som en hovedproblemstilling for å skape mer byliv. Riksantikvaren har formelle innvendinger (innsigelse) til både byggehøyder og riving i områdene B4a og B4b (til riving), B3 og B5 til byggehøyder, samt B7 og B8a (til riving).</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Fylkesmannen, Rogaland fylkeskommune, Riksantikvaren</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Eiganes og Våland bydelsutvalg, Byantikvaren</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> BULL, Fortidsminneforeningen, Stavanger Arkitektforening, Folken, Studentenes Kulturhus Vårt Stavanger, Syklistenes landsforening</p>	<p>På bakgrunn av tilbakemeldingene har kommunen valgt som utgangspunkt å opprettholde Løkkeveien som et av planens grep, men å vurdere tilpasninger som gjør det mulig å løse flere av innsigelsespunktene fra Riksantikvaren. Kommunen har også i samarbeid med Statens vegvesen og bussveiprojektet vurdert om det er aktuelt med trafikkreduserende tiltak.</p> <p>I kvartalene på oppsiden av Løkkeveien på Vestre Platå holder kommunen parallelt med sentrumsplanen på å utarbeide en kommunal reguleringsplan som følger opp</p>

		<p><b>Private:</b>  Abakus pva naboer B4b, Brandsberg-Dahls Arkitekter pva Stavanger Hotel KS, Tor Bolme, AK2 pva Klinken AS, Haver Adv.firma pva Det Stavangerske Klubbelskap, Straen velforening og Gamle Stavanger, Sameiet Kielland Terrasse, Leiv Nes ark. pva Bo-industri AS og HT bygg AS,Foreningen Gl. Stavanger og Straen Velforening og Fortidsminneforeningen Rogaland og Fortidsminneforeningen Stavanger, Synnøve Alice Lunde, Liv Tronerud</p>	<p>kommunedelplan for kulturminner og gjør reguleringsmessige oppdateringer. Reguleringsplanen er på høring og planarbeidene er samkjørt slik at anbefalingene i reguleringsplanen og det justerte sentrumsplanforslaget er sammenfallende. Dersom reguleringsplanforslaget etter sin høring kan vedtas uten innsigelser, kan det være aktuelt å ta ut de bestemmelsesområdene i sentrumsplanen som overlapper med reguleringsplanen. Dette gjelder områdene B4a-b, B5, B6, B7.</p> <p>I område B4a er kommunens vurdering at murbygningen bryter med resten av trehusbebyggelsen og har begrenset verdi som del av en strøkskarakter. Kommunen har i det justerte planforslaget foreslått å opprettholde muligheten for riving, men å imøtekomme innsigelsen ved å redusere byggehøyden til nivået øvrig bebyggelse ligger på.</p> <p>I område B4b har kommunen prioritert fornyelse av bygningsmassen mot gateløpet og opprettholder åpning for å rive byggene mot Løkkeveien, men har også delvis imøtekommet innsigelsen ved å angi bevaring av Steingata 1. Kommunen ser at det er kulturminneverdier knyttet til Løkkeveien 68 og 76, men vektlegger samlet fortetningspotensial, bygningenes egnethet som næringslokaler og funksjon for gaten og at de har en annen orientering enn øvrig bebyggelse.</p> <p>I område B6 beholdes det tidligere høringsforslagets åpninger for å rive Peder Claussøns gate 17 a og b, men hjørnebygningen Løkkeveien 50 forutsettes i det justerte høringsforslaget regulert til bevaring. Bygningshøyden er omgjort til møne- og gesimshøyde og justert noe slik at det harmonerer med reguleringsplanforslaget.</p> <p>I område B7 imøtekommes Riksantikvarens innsigelse delvis ved at bygningen skal bevares, men kan løftes med en ny sokkeletasje som gjør det mulig å etablere et moderne næringslokale i førsteetasjen.</p> <p>Kommunens vurdering er at en byggehøyde på 3-5 etasjer bør kunne løse Riksantikvarens innsigelse og samtidig gi et</p>
--	--	---	---

			<p>potensial for en kvartalsmessig fornyelse i B3. Maks kotehøyde 44. Bestemmelsene er derfor justert for å reflektere denne løsningen.</p> <p>Bestemmelsesområde B8b er tatt ut av plankartet. Arealvisningen i gaten er opprettholdt uendret. Bestemmelsene for de øvrige områdene er justert for å helt eller delvis imøtekomme innspill og innsigelser.</p>
<b>Bergelandsgata</b>	<p>Tilbakemeldingene kommunen har fått er først og fremst knyttet til kulturminneinteresser, men det er også ønsket om enda større fleksibilitet enn det planen legger opp til. Riksantikvaren, Rogaland fylkeskommune og byantikvaren har sterke innvendinger til at verdifull bebyggelse i trehusbyen skal kunne rives. Riksantikvaren har formelle innvendinger (innsigelse) til riving i alle de tre områdene.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune, Riksantikvaren</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Park og vei Byantikvaren</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b></p> <p><b>Private:</b> Haga &amp; Grov pva Witro AS</p>	<p>Ut fra tilbakemeldingene har kommunen valgt å fokusere på om det er aktuelt å gjøre tilpasninger som gjør det mulig å løse Riksantikvarens innsigelser og om det finnes alternative virkemidler som kan bidra til å vitalisere gateløpet.</p> <p>Kommunens vurdering er at løsningssporet Riksantikvaren fremholder har svært begrensede muligheter for ny utbygging. Vurderingene vil også være ressurskrevende ettersom det må gjøres detaljerte vurderinger på tomtenivå og for enkeltbygninger. Ut fra en samlet vurdering av tilgjengelige ressurser og hensiktsmessighet har det derfor ikke vært prioritert å gå inn i slike detaljerte vurderinger i denne bearbeidingsrunden. Kommunen har vurdert om det finnes alternative virkemidler som kan bidra til å oppnå målsettingene om en vitalisering av gateløpet. viktig problemstilling i Bergelandsgata lav attraktivitet for gående og utforming av gatearealer dominert av biltrafikk. Det typiske gatetverrsnittet er rundt 10 meter, men varierer gjennom gateløpet. Fortauene er kun unntaksvis mer enn 0,5-1 m. Kommunen har derfor valgt å høre en bestemmelse som gir anledning til å innsnevre kjørefeltene i gaten til 5 m slik at fortausarealene på begge sider kan utvides vesentlig. Endringen forutsetter aksept fra Rogaland fylkeskommune til å legge om rute 13 til annen trase.</p> <p>Bestemmelsesområdene med tilhørende bestemmelser er opprettholdt uendret i det justerte planforslaget. Ny bestemmelse om maksimal kjørebanebredde på 5 m uten tilrettelegging for rutebusstrafikk er innarbeidet i bestemmelsene og kommunen forventer at</p>

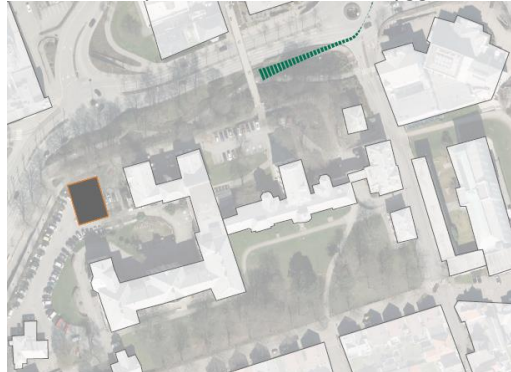
			<i>fylkeskommunen tar konkret stilling til denne bestemmelsen.</i>
<b>Klubbgata</b>	Kommunen har fått relativt få tilbakemeldinger på forslagene i Klubbgata, men Riksantikvaren har formelle innvendinger (innsigelse) til ett av påbyggsmulighetene i område C9. Enkelte merknader problematiserer også forslaget om å stenge Klubbgaten for privatbiltrafikk.	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> <i>Rogaland fylkeskommune, Riksantikvaren</i></p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> <i>Park og vei</i></p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b></p> <p><b>Private:</b></p>	<p><i>Ut fra tilbakemeldingene har kommunen gjort vurderinger av innsigelsesinnholdet og eventuelle tilpasninger for å løse denne. Det er også gjort kvalitetssikringer av forhold rundt stenging av vegadkomst og åpning av bekkeløp.</i></p> <p><i>Påbyggsmuligheter langs Klubbgatas østre side videreføres i planforslaget. Bestemmelsesområde C9 er trukket noe tilbake og sørover i forhold til det tidligere høringsforslaget for å imøtekomme innsigelse.</i></p>
<b>Nytorget og Pedersgata</b>	Kommunen mottok ulike synspunkter som gjaldt innholdet i et framtidig torg og ulike synspunkter på byggehøyder og volumer i bestemmelsesområdet C11. Enkelte er også skeptiske til å skille ut torgflaten med egen arealvisning.	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> <i>Rogaland fylkeskommune</i></p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> <i>Storhaug bydelsutvalg, Stavanger parkering, Byantikvaren, Stavanger utvikling KF, Ungdom og Fritid, Oppvekst og levekår</i></p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> <i>Vårt Stavanger, BULL, Sosialistisk venstreparti, Fortidsminneforeningen</i></p> <p><b>Private:</b> <i>Link arkitektur pva Entra ASA, Ingvar Øritsland Eivind Enoksen, Helen og Hard Arkitekter pva Stangeland og Svendsen, Gabrielle Brennhaugen, Foreningen Gl. Stavanger og Straen Velforening og Fortidsminneforeningen Rogaland og Fortidsminneforeningen Stavanger</i></p>	<p><i>Kommunen har begrenset vurderingene for dette området til å kvalitetssikre at det er overensstemmelse mellom formannskapetets vedtak om å aktivt legge til rette for Domstolsadministrasjonens valgte lokalisering og til Nytorget som sekundær lokalisering for nytt tinghus dersom Bekhuskaaien utgår.</i></p> <p><i>Delområdet Nytorget er i plankart uendret i det justerte høringsforslaget. Bestemmelsen for C11 er forenklet slik at føringer for byggehøyder er tatt ut (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17). Byggehøyder og utnyttelse vil da avklares på reguleringsnivå. Rekkefølgebestemmelsene er supplert med krav vedrørende eventuell relokalisering av Ungdom og Fritid.</i></p>
<b>Stavanger stasjon</b>	Høringsforslaget har vekket stor debatt. Kommunen har i høringen fått reaksjoner på utbyggingsomfang og -høyder, og at jernbanens interesser ikke er sterkt nok sikret. Innvendingene til utbyggingsforslagene gjelder reaksjoner på at bygningsvolumene ikke tar hensyn til bylandskapet og at de er for høye i forhold til resten av byen. Det er også reaksjoner på at den store basen i bebyggelsen vil dominere for mye	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> <i>Rogaland fylkeskommune, Jernbaneverket, Fylkesmannen, Riksantikvaren, Statens vegvesen på vegne av Rogaland fylkeskommune som vegeier, ROM Eiendom (Bane NOR)</i></p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> <i>Oppvekst og levekår, Museum Stavanger, Byantikvaren, Park og vei, Kulturavdelingen</i></p>	<i>Ut fra tilbakemeldingene og innsigelsene har kommunens utgangspunkt for bearbeidinger vært å belyse bedre de transportmessige løsningene inkludert jernbanens behov og å bearbeide føringene planen gir for ny utbygging slik at disse tar bedre hensyn til bylandskap, byrom (blant annet siktlinjer) og gangforbindelser. Området skal fortsatt ha høy utnyttelse. På grunn av uavklarte jernbanebehov har det også vært relevant å drøfte</i>

	<p>og gjøre gateløpene rundt lite attraktive. Riksantikvaren og Rogaland fylkeskommune har formelle innvendinger (innsigelse) til de foreslåtte rammene for bebyggelse og krever at disse endres vesentlig for å ta sterkere hensyn til omgivelsene. Det er også innsigelse til at planen åpnet for å rive Kannik prestegård (administrasjonsbygget til Stavanger Turistforening).</p>	<p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b>  <i>Fortidsminneforeningen, Rogaland Teater Vårt Stavanger, Kolombus, Syklistenes landsforening, Stavanger Arkitektforening, Grønn By, BULL</i></p> <p><b>Private:</b>  <i>Kari og Knud Helliesen, Øgreid Eiendom AS, Ingvar Øritsland, Thomas Perry Giske, Thormod Rettedal Gilje, Gabrielle Brennhagen, Knut Ragnar Austreng, Jan Andreas Pedersen, Atle Helljesen Ørjahn Andersen. Gunnar Langvik, Aud Halle, Per Inge Wathne, Parken Borettslag, Hans Bernhard Kaalhus, Sverre Thormodsen, Liv Tronerud, Leif Tore Idsal, Gurid Lomeland, Leif Idsal, Anne Nystrøm Kvale (Styreleder sameiet Bredegården Bergelandsgata)</i></p>	<p><i>arealvisning i flere nivåer og om etappevis utbygging er aktuelt.</i></p> <p><i>I det justerte planforslaget er bestemmelser for utbygging i stasjonsområdet endret for å ta større hensyn til omkringliggende omgivelser. Arealvisningen i plankartet er i hovedsak opprettholdt, men det sentrale byrommet, vist som grønnstrukturareal G10, er utvidet, og arealer med jernbaneinteresser er vist i eget kartutsnitt på plankartet.</i></p> <p><i>Delområdets avgrensning gitt med bestemmelsesgrense E5 er utvidet noe og området er delt opp i område E5a, E5b og E5c. Område E5a og E5c omfatter de delene av E5 som overlapper med arealer vist med jernbaneformål i kartutsnitt, mens E5b omfatter øvrige arealer der det ikke er jernbaneinteresser.</i></p> <p><i>Planbestemmelsene legger opp til at det skal utarbeides en samlet regulering for hele området som konkretiserer området som kollektivknutepunkt og utbyggingsområde, men der det gjennom reguleringen tas stilling til utbyggingstakt i ulike deler av området. De delene av området som ikke berøres av jernbaneinteresser vil kunne være aktuell for en raskere realisering enn resten.</i></p> <p><i>Planbestemmelsene fastsetter et maksimalt antall framtidige offentlige parkeringsplasser.</i></p> <p><i>Føringene planen gir for utbygging inneholder flere alternativer illustrert i figurene over og innebærer fortsatt at utbyggingen deles i en østre og en vestre del. Planen inneholder tre alternative utbyggingsomfang/byggehøyder (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17) – alternativ A, B og C. Alternativ A gir et samlet utbyggingsomfang i størrelsesorden 45 000-50 000 m2, men alternativ B og C gir 50 000-55 000m2. I alle alternativ er byggehøydene og volumene er imidlertid redusert og brutt opp sammenlignet med tidligere høringsforslag. Dette er sikret i de justerte bestemmelsene. Den vestre delen mot St. Olav kan fortsatt ha et høyt</i></p>
--	--	--	---

			<p>bygg inntil kote 49 og bebyggelsen skal trappes ned mot småhusbebyggelsen og Tivolifjellet. Den østre delen mot Storhaug skal deles opp i minimum 3 bygningsvolumer og kan maksimalt være opp til kote 37 i alternativ A, til kote 49 i alternativ B og til kote 57 i alternativ C.</p> <p>Bestemmelsene og arealvisningen med grønnstrukturformål og samferdselslinjer skal i sum gi et godt utgangspunkt for å få til et knutepunkt som har høy tilgjengelighet til omkringliggende gater og områder. Jernbaneformål er vist i kartutsnitt og viser arealbruk på/under bakkenivå. Planen har dermed arealvisning i flere nivåer.</p>
<b>Kannik/St Olav</b>	<p>I høringen mottok kommunen mange tilbakemeldinger om forslagene til nye høyhusbygg, spesielt fra beboere i området. Et hovedtrekk i tilbakemeldingene var bekymringer for hvordan nye høyhusbygg ville påvirke utsikt/innsyn og lokalklima. Riksantikvaren og Rogaland fylkeskommune gav råd om å opprettholde bevaring på det gamle katolske sykehuset St. Franciskus. Fylkeskommunen har samtidig pekt på at St. Olav er blant de områdene i sentrum det er naturlig å vurdere nye høyhus.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Stavanger parkering, Park og vei, Eiganes og Våland bydelsutvalg</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> St.Svithun katolske menighet, Grønn By, Vårt Stavanger</p> <p><b>Private:</b> Alliance Arkitekter pva Base property AS, Gabrielle Brennhaugen, Vilho Larikka, Aud Halle, Synneøve Egenberg, St. Olav kv, Kari og Knud Helliesen, Parken Borettslag, Paula Helles, Mette Østrem, Jan Andreas Pedersen, Gunnar Langvik, Per Inge Wathne, Bjørg Vere, Sameiet St. Olav, Tor Bolme, Per Jan Mæland, Olav Andreas Maaland, Hans Bernhard Kaalhus, Torstein Svihus, Willy Finkelsen</p>	<p>Ut fra tilbakemeldingene har kommunen valgt å gjøre en alternativsvurdering for hvordan nye utbyggingsvolumer bør innpasses i St. Olavs-området. Alternativsvurderingen innebærer både at plassering og høyder vurderes, samt hvilken måte det er hensiktsmessig å løse muligheter for høyhusbebyggelse planmessig. Det har også vært naturlig å kvalitetssikre gangforbindelser gjennom området.</p> <p>For St. Olav som delområde er ny planløsning i hovedsak knyttet til planens bestemmelse om lokalisering av høyhusbygg. Bestemmelsesområdene B10a og B10b og tilhørende bestemmelser er dermed tatt ut av planen, men det vesentligste av innholdet fanges opp av høyhusbestemmelsen.</p> <p>De justerte bestemmelsene angir nå entydige maksimale byggehøyder angitt med kote unntatt for Knud Holms gate 8 (Kommunalutvalget 24.okt sak 89/17), der det i forrige høringsforslag var referert til omkringliggende bebyggelse.</p> <p>For å konkretisere planens kvalitetskrav knyttet til høyhusbebyggelse er et mindre areal endret til grønnstrukturformål G33 og G23 oppdelt i a og b for lettere angivelse av føringer for området.</p>
<b>Stavanger øst</b>	<p>I høringen fikk kommunen flere merknader til forslagene, men tilbakemeldingene støtter i hovedsak planens innretning. Merknadene gjelder usikkerhet om hvordan endringene vil</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Riksantikvaren, Rogaland fylkeskommune</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b></p>	<p>Kommunen har i bearbeidingene valgt å fokusere på spørsmålet hvordan næringsandelen i området kan styrkes, kvalitetssikring av bruken av bestemmelsesområder, og å vurdere en utvidet kulvert over Havneringen</p>

	<p>slå ut gjennomføringsmessig, etterlysninger av sosial infrastruktur, manglende samsvar med bevaringsplan for hermetikkindustrien og flere konkrete innspill til delområder.</p>	<p><i>Storhaug bydelsutvalg, Park og vei</i></p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> <i>Engøyholmen Kystkultursenter</i></p> <p><b>Private:</b> <i>KAP pva Stavanger Investering AS, Alliance Arkitekter pva Tou City AS, Castillo AS og Kvitsøygata 19 AS, Alliance arkitekter, Alliance Arkitekter pva Runestad Invest AS, Urban sjøfront, Helen &amp; Hard Arkitekter og Norwegian Property</i></p>	<p><i>for å binde sammen Pedersgata med Kjelvene. I tillegg er det vurdert enkelte planområdejusteringer. Det er gjort en avstemming mellom sentrumsplanen og hermetikkindustriplanen.</i></p> <p><i>Plankartet for Stavanger øst er justert slik at bestemmelsesområdene er tatt ut og tilhørende bestemmelser tatt ut. Føringer for bevaring av bebyggelse er flyttet til § 1.17 om Kulturminner. Planavgrensningen er også utvidet slik at deler av kvartalene sør for Haugesundsgata inkluderes.</i></p>
<p><b>Paradis</b></p>	<p>I høringen hadde Jernbaneverket (nå Bane NOR) formelle innvendinger (innsigelse) til planløsningen med henvisning til at jernbanens arealbehov i området ikke er avklart og krever at rekkefølgekravet utvides til å omfatte større deler av Paradis. Rom Eiendom, som nå inngår i Bane NOR, hadde også flere innspill om mer fleksible rammer for byutvikling i området, blant annet enklere plankrav, større høydevariasjon og en annen adkomst enn vist i plankartet.</p>	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> <i>Jernbaneverket, ROM Eiendom (Bane NOR)</i></p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> <i>Park og vei, Stavanger utvikling KF</i></p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b></p> <p><b>Private:</b> <i>Per Inge Wathne</i></p>	<p><i>På bakgrunn av tilbakemeldingene har kommunen i drøftingene med Bane NOR gått nærmere inn på nødvendig omfang og aktuelle tidshorisonter på jernbanens arealbehov, og hvordan dette best sikres i planen. Kommunen har også valgt å gjøre kvalitetssikringer rundt gjennomgående gang- og sykkelforbindelser og en alternativsvurdering for biladkomst til området.</i></p> <p><i>Plankartet er tilføyd et kartutsnitt som viser jernbaneformål på bakkenivå under byggeområdene der dobbeltsporet + arealer tilknyttet spor 3-4 vises inngår. Kombinert byggeområde opprettholdes uendret i hovedvisningen. Arealvisningen erstatter tidligere rekkefølgekrav og nå er tatt ut av planen. Adkomst til jernbanearealet fra Paradisveien er sikret i grønnskulturbestemmelsene.</i></p> <p><i>Byggeområdet øst for Paradis stasjon er trukket tilbake 10 m fra spor 4 eller 15 m fra spor 3. Dette er endret i hovedvisningen av plankartet ettersom flernivåvisning ikke er aktuelt i dette området. Byggeområdet reduseres dermed med 3 dekar. På grunn av byggegrenser til jernbanen ville det meste av området ikke kunne bebygges.</i></p> <p><i>Nåværende jernbaneformål på strekningen Stavanger stasjon til enden av Lagård gravlund vises med grønnskulturførmål. Jernbaneformålet opprettholdes i utsnitt.</i></p> <p><i>Jamfør vurderinger omtalt i kapittel 4.9 om adkomst til Paradis er samferdselsslinjer kjøreveg ved Statens hus,</i></p>



			Skattens hus og Paradis stasjon tatt ut av plankartet. Ved Paradis stasjon er linjen erstattet av samferdselslinjer for gangnett og sykkelnett.
<b>Akropolis</b>	I høringen har kommunen fått positive reaksjoner på styrkingen av parkarealene og innspill om å styrke forbindelsene mellom Museumshøyden og Stavanger stasjon. Det er også innspill om større fleksibilitet med henblikk på bevaring av teaterbygget og at bygget foran Stavanger Museum (Pennalet) bør bevares. Riksantikvaren har formelle innvendinger (innsigelse) til foreslåtte utbyggingsmuligheter for fylkeshuset.	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Rogaland fylkeskommune</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Kulturavdelingen, Museum Stavanger</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> Grønn By, Rogaland Teater, Vårt Stavanger</p> <p><b>Private:</b> Ingvar Øritsland, Gabrielle Brennhaugen</p>	<p>Kommunen har i bearbeidingene fokusert på mulige løsninger av Riksantikvarens innsigelse til bestemmelsesområde E3. Eventuelle ytterligere justeringer av bevaringsbestemmelser for dagens teateromt og presiseringer om forholdet mellom bygningsmasse og parkarealer rundt Stavanger Museum gjøres til sluttbehandling.</p> <p>Bestemmelsen til bestemmelsesområde E3 er justert for å sikre en frittstående bygning i nordvestre del av E3 i tilsvarende høyde som eksisterende bebyggelse.</p> 
<b>Konsekvensutredning</b>	I høringen er det spesielt etterlyst en bredere omtale av byens kulturhistoriske egenart, tilpasninger for å ivareta disse og en bedre oversikt over planens innhold med tanke på konsekvenser for kulturminner og landskap. Videre etterlyses vurdering av konsekvenser hvis mindre deler av planen realiseres, f.eks kun utbygging på Stavanger stasjon. Det påpekes dessuten at konsekvensutredningen ikke gir tilstrekkelig grunnlag for å vurdere konsekvensene for sentrumshandelen, og at konsekvensutredning av sentrumshalvøya og område A5 manglet i tidligere dokument.	<p><b>Innsigelsesmyndigheter:</b> Fylkeskommunen</p> <p><b>Interne avdelinger og foretak:</b> Park og vei, Byantikvaren</p> <p><b>Andre høringsinstanser og organisasjoner:</b> Fortidsminneforeningen</p> <p><b>Private:</b> Alliance Arkitekter pva IKM Invest AS, Anne Tove Austbø pva Buch Optikk AS</p>	<p>Kommunen har prioritert å utdype viktige kulturminneverdier i sentrum og planens samlede konsekvenser for disse, samt tilpasninger i delområdene for å ta større grad av hensyn til kulturminneverdiene. Hensyn til bylandskap og grønnstruktur er bearbeidet videre.</p> <p>Planen legger rammer for at utvikling av sentrum. Dette vil skje over tid. Manglende utvikling i områder må vurderes rulling av planen.</p> <p>Kommunens vurdering er at konsekvensvurderingen er tilstrekkelig for dette plannivået. En tradisjonell handelsanalyse med modellmessige beregninger ikke vil kunne belyse problemstillingen vesentlig bedre. En utfyllende</p>

			<p><i>begrunnelse for dette fremgår av planbeskrivelsen fra forrige høring.</i></p> <p><i>Ettersom A5 tas ut av planforslaget vil det ikke være behov for konsekvensutredning av dette delområdet.</i></p>
--	--	--	--

## Oversikt over innsigelser til planens konkrete avklaringer for ny utbygging (2. høring)

Riksantikvaren, Rogaland fylkeskommune og Bane NOR (tidligere Jernbaneverket) har fremmet innsigelser til avgrensede deler av planforslaget. Riksantikvarens innsigelser gjelder planens avklaringer for byutvikling/omforming i delområder (føringer gitt i bestemmelsesområder), spesielt til Stavanger stasjon og Holmen. Rogaland fylkeskommune har innsigelser som overlapper med Riksantikvaren på Stavanger stasjon og Holmen. Fylkeskommunen begrunner sin innsigelse noe annerledes. Den begrunnes i hensynet til byform/bylandskap. Fylkeskommunen har også innsigelse til punktbygg på Strandkaaien ved gamle Utenriksterminalen. Bane NOR (tidligere Jernbaneverket) har innsigelser til ny utbygging på Stavanger stasjon og i Paradis, før jernbanens arealbehov er avklart.

Tabell 1: Oversikt over innsigelser til andre høringsforslag.

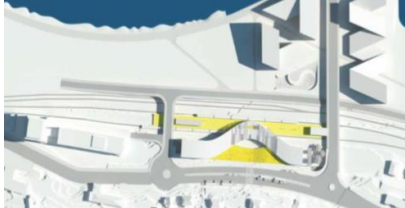
Område med innsigelse	Riksantikvaren har innsigelse til	Rogaland fylkeskommune har innsigelse til	Bane NOR har innsigelse til
A2d Bakergata	Til riving		
A4a Holmen på utfylling	Til høyde, utforming og volum	Til høyde, utforming og volum	
A4b Børehaugen	Til høyde og utforming		
A4c Børehaugen	Til utbygging		
A5 Tårngalleriet	Til manglende hensyn til Valbergtårnet og park		
A7a Punktbygg gml. utenriks-terminalen		Til nytt bygg	
B4a Løkkeveien nord	Til riving		
B4b Løkkeveien nord	Til riving		
B3 Løkkeveien midt	Til høyde		
B5 Løkkeveien midt	Til høyde		
B7 Løkkeveien midt	Til riving		
B8a Løkkeveien midt	Til riving		
C1 Bergelands-gata sør	Til riving		
C3 Bergelandsgata midt	Til riving		
C7 Bergelandsgata nord	Til riving		
C9 Påbygg Klubbgata	Manglende hensyn til St. Petri		
D6 Stavanger øst	Til riving		
D7 Stavanger øst	Til riving		
E3 Tilbygg fylkeskommune	Til utforming		
E5 Stavanger stasjon	Til høyde, utforming og volum	Til høyde, utforming og volum	Til arealvisning og overbygning
E6 Lågårdveien nord	Til riving		
E7 Brannstasjonen	Til riving		
E8a Lagårdveien midt	Til riving		
E10 Sør for Skattens hus	Til riving		
E17b Paradis			Til manglende rekkefølgekrav
G13			Til manglende rekkefølgekrav
E17c Paradis			Til manglende rekkefølgekrav





## Merknader til høringsforslag fra vinteren 2018

### Offentlige innsigelsesinstanser

Offentlige innsigelsesinstanser					
Linje-ID	Avsender Dok.-dato Journalnr	Tema	Innspill oppsummert	Eventuelt kartutsnitt	Kommentar
Bane NOR uttaler seg både som fagmyndighet/innsigelsesinstans og som grunneier. Synspunktene fremkommer i ulike merknader, men er tematisk sammenstilt i dette resymeeet.					
	Bane NOR 14.03.2018/ 16.03.2018  16/00357- 350 16/00357- 395	Generell	Støtter planens mål og hovedgrep. Understreker viktigheten av knutepunktutvikling og mulighetene for måloppnåelse ved utvikling av jernbanens arealer.		Tas til orientering.
		Paradis	<p>Bane NOR viser til drøftingsmøter og peker på at tidligere innsigelse om manglende rekkefølgekrav for felt E17c. Spor 3 og 4 øst for Paradis stasjon er vist som jernbaneformål i hovedkartet. Innsigelsen her anses løst etter justering av plankart. Innsigelse til E17b og G13 er ikke løst.</p> <p>Bane NOR fremmer innsigelse til revidert planforslag da planen mangler jernbaneformål under felt E17b, G13 og G34. Jernbanearealer som mangler i utsnitt alternativ B sikrer ikke permanente (spor 3) og midlertidige arealbehov for jernbanen (spor 4). Bane NOR aksepterer alternativ A for Paradis, men ønsker primært å drøfte et nytt alternativ C som innebærer et kompromiss mellom alternativene A og B.</p> <p>Bane NOR oppgir de arbeider for å frigi spor 4 øst for Paradis stasjon på kort sikt, men at spor 3 må</p>		<p>Tast til etterretning.</p> <p>Planløsningen for Paradis er bearbeidet i endelig planforslag, som følge av løsning på innsigelse fra Bane NOR og merknader i høringen. I bearbeidet løsning er det vist et permanent område for jernbaneformål nord i Paradis, sør for gravlunden, med adkomst Paradisveien.</p> <p>G13 er redusert og er nå på ..10,7 daa, mot 21 daa i høringsforslag. G12 er vist med ytre avgrensning. Detaljert utforming og avgrensning av G13 forutsettes å skje i detaljregulering, ved at hovedformål med god gang- og sykkelforbindelse med universell utforming ivaretas.</p>

		<p>oppretholdes permanent. Det legges opp til en etappevis frigjøring av Paradis-området til byutvikling.</p> <p>Bane NOR er positive til reviderte hovedføringer i planen, men ønsker som grunneier at utnyttelsesgraden for Paradis fastlegges i planen til 250 % BRA. De viser til tidligere utarbeidet masterplan.</p> <p>Mener at grøntlokk G12 er for stort og omfattende, og vil gi et umulig rekkefølgekrav å oppfylle.</p> <p>Bane NOR viser til tidligere planarbeid som forutsetter adkomst over «Støtteparken» og til ny regulering av Paradis stasjon. De ønsker hovedadkomst for bil ved Paradis stasjon og mener det er problematisk at kommunen avviser gjennomførbare adkomstmuligheter uten å peke på et alternativ. De ønsker at tilleggsadkomst ved Paradis stasjon eller Støtteparken tas inn igjen i plankartet.</p>		<p>Et overordnet hensyn gitt premissen om at Bane NOR skal ha et permanent område for drift og rigg, har både vært å trekke ny bebyggelse lengst mulig mot nord og samtidig gi denne en lokalisering som og kan fungere som "skjerming" mot eksisterende boligbebyggelse i Paradis. Det er høydebegrensning på ny bebyggelse for å ivareta gode solforhold på G13.</p> <p>Adkomst til Paradis Nord er løst med adkomst ned fra FV44 over E10/E12. Nøyaktig lokalisering av denne er forutsatt å skje på reguleringsplannivå.</p> <p>Planen åpner for en utnyttelse på inntil %-BRA 400 for ren næringsbebyggelse i Paradis. Utbyggingsløsninger der næring kombineres med boligformål gir lavere utnyttelse, og forutsetter oppfyllelse av kvalitetskrav for boligområder.</p> <p>Grøntstruktur, G34, er tatt ut av planen og forbindelse for gående/syklende fra Paradis til sentrumskjernen er løst på annen måte, ref. plankart.</p>
T2	Stavanger stasjon	<p>I minimumsløsningen for utvidelse av Stavanger stasjon legger Bane NOR til grunn en kapasitet for 6 lokaltog og ett regiontog pr. time. Dette vil bl.a. gi et togtilbud med 10 minutters frekvens mellom Stavanger og Sandnes.</p> <p>Bane NOR ønsker at stasjonsområdet kun vises med sentrumsformål og jernbaneformål. De mener planvisningen er utfordrende. Bane NOR forteller at en framtidig utvidelse av dagens stasjonslokk med bebyggelse i E5a kan aksepteres under forutsetning av at sporene på stasjonen kan forlenges nordover og at det ikke etableres hindringer for et nytt spor 5 mot øst. Kfr. tidligere innsigelse. Bane NOR fremmer innsigelse til manglende jernbaneformål under lavblokken på Stavanger stasjon</p>		<p>Tas til etterretning Dette er fulgt opp i planen</p> <p>Tas til etterretning. Hensyn er sikret i planbestemmelser. Området viseres med sentrumsformål og utsnitt jernbaneformål utvides slik at «trekanten» inngår. G10 utgår og omformes til bestemmelse.</p> <p>Jernbaneveien skal videreutvikles som gateterminal. Utvikling av gateterminalen</p>

			(trekant innenfor G10). Trekanten er viktig som framtidig adkomstzone for togreisende, som beredskaps plass for nødstatene og som framtidig oppstillingsareal til buss for tog. Bane NOR krever at jernbaneformålet utvides med nevnte trekant.		og Stavanger stasjon som knutepunkt og krav til svingradius, stigningsforhold og trafiksikkerhet for Bussveien gjør at planen gir ramme for å rive dagens stasjonsbygget.
T3		Flomvei Stavanger stasjon	Det fremmes innsigelse til hensynssone og bestemmelse om flomvei gjennom Stavanger stasjon. Etterlyser fagkyndig vurdering av dette og av alternative flomveier. Flomvann vil gi store ulemper for stasjon og drift. Bestemmelsen som er knyttet til hensynssonen vil kunne hindre ivaretagelse av store samfunnsmessige verdier på Stavanger stasjon og sikkerheten til personer som oppholder seg her. Krever at bestemmelsen justeres slik at den ikke gjøres gjeldende for Stavanger stasjon.		Tas til etterretning. Hensynssone flomvei erstattes med rekkefølgekrav for overvannshåndtering i regulering.
		Lokk/forbindelse til Paradis (G34)	Bane NOR viser til tidligere drøftingsmøte der lokkoverbygning av jernbanearealene ble drøftet og at Bane NOR stilte seg positiv. De mener imidlertid at kommunens forslag er for omfattende og fremmer derfor innsigelse til G34 og hovedsykkeltrasé på lokk. Bane NOR mener forslaget er urealistisk og vil skape problemer for drift og vedlikeholde samt utviklingsmuligheter i trakten, blant annet fordi kontaktledningsnettet må bygges om. De anbefaler at kommunen i stedet utreder mulighet for bru eller bruer over jernbanen for å ivareta intensjonen.		Tas til etterretning. Grøntstruktur, G34, er tatt ut av planen og forbindelse for gående/syklende fra Paradis til sentrumskjernen er løst på på annen måte, ref plankart.
		Havnetunnel	Bane NOR viser til høringsvedtaket pkt. 2.1 hvor det vurderes det å gjenåpne havnetunnelen fra jernbanen til Vågen. Bane NOR mener at en må avvente bruken av jernbanetunnelen til det er planavklart hvordan Stavanger stasjon skal utbygges.		Plan 2328P Reguleringsplan for Ankerkvartalet og Straensenteret forutsetter at dagens jernbanetunnel gjennom kvartalet utgår
		Utbyggingsomfang	Bane NOR oppsummerer muligheter for Stavanger stasjon med at det kan bygges ca 2000 arbeidsplasser, ingen verneinteresser (alt kan rives unntatt «lokket»), tog og buss kan gå som normalt i utbyggingsperioden, området er viktig for å nå overordnede mål, nye forbindelser vil forbedre trivsel og miljø og området vil supplere Løkkeveien, Bergelandsgaten og Lagårdsveien.	 <p>Bilde 1</p>	Tas til orientering. Planen legger alternativ A til grunn for utvikling av området. Kannik prestegård kan flyttes i forbindelse med utbygging av stasjonsområdet (E5a). Flyttingen skal primært skje innenfor/ i nærheten av det området som er definert som Kannik prestegård. Det skal avgjøres hvor prestegården skal flyttes på reguleringsnivå. Utbygging av E5a kan ikke starte før Kannik prestegård er flyttet.

					
Fylkesmannen	16.03.2018 16-00357-429	Flomvern	Fylkesmannen fremmer innsigelse til at høyden på flomvernet er redusert fra K+3 til K+2 uten at dette er risikovurdert. I tilleggshøringen er høyden på flomvernet vesentlig redusert uten at ROS-analysen er oppdatert og det er derfor ikke gjort tilstrekkelige vurderinger av de nye foreslåtte tiltakene. Kommunen har valgt å redusere dimensjoneringen fra sikkerhetsklasse 3 til 2. Forskjellen mellom de to sikkerhetsklassene er 8 cm, men kommunen har valgt å redusere flomvernet med 1 meter. Gjeldende havnivåstigningstall i sikkerhetsklasse 2 ligger under 2 meter, men skal justeres for lokale forhold. Det er ikke gjort i denne omgang. Lokale forhold kan medføre behov for flomvern rundt 3 meter selv for sikkerhetsklasse 2. Dette må vurderes og analyseres på kommuneplannivå. Det påpekes også at åpninger i flomvernet ikke er vurdert i ROS-analysen.		Tas til etterretning På bakgrunn av nye nasjonale tall fra DSB ble det i forkant av den tredje høringen foretatt en nedjustering fra kote + 3 moh til kote +2,06 moh for flomutsatte områder. De nyeste tilgjengelige tallene, samt en nedjustering til 200-års returnivå gir kote + 2,06 moh. Denne justeringen er foretatt for å sikre best mulig kontakt mellom eksisterende by og bebyggelse og havn/sjø. Det er ikke tatt med bølgepåvirkning i dette tallet, det skal sikres på reguleringsplannivå grunnet store stedlige forskjeller. Høyden på flomvernet skal justeres i takt med aktuelle nasjonale tall for havnivåstigning og stormflo.
		Flomvei Stavanger stasjon	Det fremmes innsigelse til flomvei som er lagt gjennom stasjonsområdet uten risikovurdering av overvann i sentrum i ROS-analysen.		Tas til etterretning. Hensynssone flomvei erstattes med rekkefølgekrav for overvannshåndtering i regulering.



		Lokk/forbindelse til Paradis (G34)	Fylkesmannen fremmer innsigelse til manglende risikovurdering av foreslått jernbanetunnel fra stasjonen og 300 meter sørover.		Tas til etterretning Grøntstruktur, G34, er tatt ut av planen og forbindelse for gående/syklende fra Paradis til sentrumskjernen er løst på på annen måte, ref plankart.
		Overordnede mål	Fylkesmannen er positivt til at kommunen har laget et eget delmål for havnevirksomhet der miljø også inngår. Det kunne også være nevnt klima. Fylkesmannen er positivt at målet for byrom er utbrodert og det tar inn naturverdier. Fylkesmannen savner fortsatt en tydeligere kobling til folkehelseutfordringer.		Tas til orientering. Folkehelse er et overordnet tema i planen og ivaretas bla. gjennom å legge til rette for attraktive møteplasser, aktivitet, byliv og en gå-vennlig by. Krav om aktive fasader skal bidra til å gjøre det attraktivt å gå.
		Utbyggings-omfang	Fylkesmannen påpeker at for å nå målet i byvekstavtalen vil flere virkemidler være viktige, blant annet sterkere konsentrasjon av vekst i arbeidsplasser til sentrums-områdene. Området rundt Stavanger stasjon og Paradis bør prioriteres i den sammenheng. Fylkesmannen har faglig råd om at det tilrettelegges for høyt utbyggingsvolum ved Stavanger stasjon innenfor de alternativene kommunen har presentert. Kommunens forslag om å konsentrere høyhus her støttes. Av samme årsak er Fylkesmannen generelt positiv til høyhus til kontorformål i Paradisområdet.		Tas til etterretning.
	Fylkesmannen.  05.01.2018  16-00357-429	Samordnet statlig uttalelse	Viser til Bane NOR og Fylkesmannen i Rogalands uttalelse og innsigelser i tilleggshøringen, jf. egne beskrivelser.		Se svar på merknader fra Bane NOR og Fylkesmannen i Rogaland
	Riksantikvaren  15.03.2018  16-00357-390		Riksantikvaren (RA) er tilfreds med de endringene på de fleste områdene i planen. De er svært positive til kommunens ønske om videre dialog og forhandlinger. RA tar for seg de delområdene hvor det ble fremmet innsigelse til forrige høringsutkast.		Tas til orientering

		Holmen	RA viser til at justert planforslag viser ny avgrensning av utfyllingsområde og enkelte nye avgrensninger av kaifront langs havnefronten. Avgrensningene mellom område for bebyggelse og område for byrom er også justert flere steder. Krav om felles planprogram er utvidet til å gjelde hele havnefronten. Grunnlaget for innsigelsen knyttet til utfylling på Holmen (A4a, b, c) faller bort med løsningen i nåværende planforslag. Det anbefales en presisering av fordeling av 3-6 etasjes bygninger innenfor A4.		Tas til etterretning. Variasjon i etasjeantall følges opp i presisert bestemmelse.
		Veteranbåthavn	RA anbefaler at det legges til rette for veteranbåthavn. Dette bør også inngå som premiss i planprogrammet for området. Alternativ a i planbeskrivelsen anbefales.		Tas til etterretning. Planen legger til rette for økt liggeplass for veteranbåter ved Kjerringholmen/Steinkarkaien. Løsninger konkretiseres nærmere på lavere plannivå.
		Stavanger stasjon	RA ga i drøftingsmøte uttrykk for at skissene som ble presentert i møtet var en sterk forbedring og trolig kunne løse innsigelsene knyttet til E5. Etter drøftingsmøtet er høydene økt i området. De mener det er positivt at planbestemmelsene fastslår at det ikke tillates store sammenhengende volum. Plassering av byggene i E5b og c mener RA er uheldig. Planbeskrivelsen skisserer tre ulike alternative byggehøyder på bebyggelsen i E5b og c. RA kan akseptere alternativ A, men opprettholder innsigelsen til alt. B og C. Det anbefales at bygningene trekkes mot øst og at en heller øker høydene i E5a og senke høyder i E5b og c. Det frarådes mot en amorf bebyggelsestype som vist i illustrasjonene.		Tas til etterretning. Planen legger alternativ A til grunn for utviklingen av området.  Det ble i den tredje høringen lagt frem illustrasjoner som viste utbyggingspotensiale i forskjellige delområder. Illustrasjonene som fulgte behandlingen er ikke førende for hvordan områdene skal utformes, de er mulighetsstudier brukt som et verktøy for å sette makshøyde og utnyttelse for områdene. Utforming av bebyggelse vil være et tema på reguleringsplannivå.
		Kannik prestegård	Utbygging av E5 vil medføre at Kannik prestegård må flyttes, RA kan akseptere dette, men ny plassering forutsettes innarbeidet i planen.		Tas til etterretning. Kannik prestegård kan flyttes i forbindelse med utbygging av stasjonsområdet (E5a). Flyttingen skal primært skje innenfor/ i nærheten av det området som er definert som Kannik prestegård. Det skal avgjøres hvor prestegården skal flyttes på reguleringsnivå. Utbygging av E5a kan ikke starte før Kannik prestegård er flyttet.

	Lokk/forbindelse til Paradis (G34)	RA framhever at lokk med grønnstruktur må få god overgang til Lagård gravlund.		Tas til orientering. Grøntstruktur, G34, er tatt ut av planen og forbindelse for gående/syklende fra Paradis til sentrumskjernen er løst på på annen måte, ref plankart.
	Bergelandsgata	Riksantikvaren hadde innsigelse til riving av 20-25 trehus i C1, C3 og C7. Riksantikvaren har ytret ønske om dialog av utviklingen her, med byreparasjon som ivaretar de stedege kvalitetene. Riksantikvaren kan akseptere riving av en del av byggene, men med strenge krav til ny bebyggelse. Planen er ikke endret og innsigelsen opprettholdes.		Tas til etterretning. Bestemmelsen er revidert med at det skal utarbeides helhetlige reguleringsplaner som skal sikre at det historiske bymiljø/Trehusbyen og gateløpene videreføres ved nye tiltak.
	Klubbgata	Revidert plan har trukket C9 noe tilbake og sørover. RA mener at dette er en akseptabel løsning. De påpeker at det kan åpnes for en begrenset påbygging som vist i revidert plankart.		Tas til etterretning
	Stavanger øst, Kulturminner	RA mener at planen er i tråd med innsigelsespunkter for områdene i Stavanger øst. De fremhever det som positivt med oppføring av nye bygninger i tillegg til kulturminneplanens objektliste.		Tas til orientering.
	Løkkeveien	Planen er justert basert på innsigelser og merknader. RA mener at det er positivt at kommunen har innarbeidet de løsningene som fremkom på drøftingsmøte.		Tas til orientering.
	Gamle Stavanger sykehus	Planen er justert i tråd med enighet i drøftingsmøte. RA har ingen merknader til foreslått plassering av dette bygget.		Tas til etterretning.
	Lagårdsveien	Planen er justert for E6 i tråd med enighet i drøftingsmøte. RA mener at planbestemmelsene i sentrumsplanen bør justeres i tråd med bestemmelsene i detaljreguleringen. De anbefaler at alt. A velges for E7 for å bevare brannstasjonens garasjebygg. Bestemmelse om bevaring av Lagårdsv. 55 er i tråd med drøftingsmøtet.		Tas til etterretning For bestemmelsesområde E6 kan eksisterende bebyggelse rives og det kan reguleres nybygg inntil kote +35 moh dersom det etableres siktlinje fra Sigurdsgata mot Storhaug, og vestsiden av bebyggelsen mot Våland brytes opp.

					Generelt for Lagårdsveien gjelder at en kan regulere ny bebyggelse inntil 5 -6 etasjer. For Lagårdsveien 55 (Buch-huset) skal dette reguleres til bevaring, unntatt dersom bygningen kommer i konflikt med bussveiens arealbehov.
		Bussveien	Dersom det er behov for mindre gatesnitt til bussveien bør planen justeres slik at verneverdig tre- og murbebyggelse langs Madlaveien (spesielt sørsiden) kan bevares.		Planene for Bussveien forholder seg nå til eksisterende gateløp i Madlaveien. Sentrumsplanen er derfor endret og bruker dagens byggegrense for bebyggelse.
	Rogaland fylkeskommune 22.03.2018 16/00357-463	Generell	Vedtak: 1. Fylkesutvalget registrerer med glede at arbeidet med å kommunisere planprosess og planens innhold, kombinert med en lett tilgjengelig digital bymodell, har senket terskelen for medvirkning og resultert i stort engasjement.		Tas til orientering.
		Utbyggings- omfang  Strandkaien Holmen Stavanger stasjon	Vedtak: 2. Fylkesutvalget er tilfreds med at det er gjort vesentlige endringer for å imøtekomme utvalgets innsigelser. Endringene innebærer at innsigelsesgrunnlaget er fjernet for område A7 a) Punkthus Vågen. For område A4a Holmen frafalles innsigelsen under forutsetning av at etasjemessig variasjon sikres innen området. For stasjonsområdet frafalles innsigelsen.		Tas til etterretning.
		Utbyggings- omfang Stavanger stasjon	Utdypning saksfremlegg: Fjerning av basebebyggelse sammen med større visuell åpning mot museumshøyden er viktig grep. Høyden på østlig bebyggelse er fremdeles utfordrende, særlig alternativ C, men også alternativ B. Alternativ A tar hensyn til omgivelsen og legger samtidig til rette for høy utnyttelse. Områdets vestre del er bedre egnet til høy utnyttelsesgrad og høye bygg enn østre del. Langsiktig perspektiv bør legges til grunn for fastsetting av bebyggelsens rammer. Det anbefales at planen gir noe friere rammer for å utforske hensynsfull, men høy utnyttelsesgrad i reguleringsprosessen.		Tas til etterretning. Planen legger alternativ A til grunn for utvikling av området. Dette følges opp ved at hele stasjonen vises som sentrumsformål og med presisering i bestemmelser

		Holmen	<p>Utdypning saksfremlegg: Ny avgrensning av utfyllingsområdet og endrede kailinjer imøtekommer to viktige hensyn bak innsigelse. Ramme for bebyggelse, med dens organisering og gatestruktur var også viktige punkt. Mulighet for større offentlig bygg (program) bør ikke forkastes, men bør ha grunnlag i en nærmere realistisk vurdering. Planen må presiseres vedrørende variasjon i etasjeantall.</p>		<p>Tas til orientering. For Holmen og resten av havnefronten (A1 - A4) skal bebyggelsen ha en høydevariasjon mellom 3 - 6 etasjer. Maks kotehøyde er k+22 moh. Det tillates ikke stor sammenhengende basebebyggelse og viktige siktlinjer skal ivaretas.</p> <p>I forbindelse med den tredje høringen ble det lagt inn mulighet for at større offentlige program kunne etablere seg på Holmen med større høyde enn det som er lagt inn for området generelt. Bakgrunnen for dette var at teateret var på leting etter nye mulige lokaliseringer og at de på grunn av scenetårn ikke kunne tilpasse seg de generelle høydebestemmelsene. Teateret vurderer på nåværende tidspunkt ikke Holmen som en aktuell lokalisering og det er derfor ikke grunnlag for å beholde muligheten for økt høyde for offentlig bygg på Holmen. Den særskilte bestemmelsen for offentlige bygg tas ut av planen.</p>
		Kollektiv	<p>Vedtak: 3. Fylkesutvalget fremmer innsigelse mot planen pga. manglende utredning av konsekvensene for kollektivtransport. Herunder om det er sikret tilstrekkelig arealmessig kapasitet for at dagens og fremtidig kollektivtrafikk kan avvikles på tilfredsstillende måte, og hvordan overgang mellom buss og tog kan ivaretas eller forbedres.</p> <p>Utdypning saksfremlegg: Det vises til «KVU transportsystemet på Jæren» (krav 11) og økt antall buss/baneanløp, og at sentrum må tilrettes for en økning i antall kollektivpassasjerer. Det fryktes at holdeplasskapasitet i sentrum kan bli betydelig redusert ved at funksjonene for bybusser i dagens Byterminal fjernes uten at det vises noen erstatning for tap av kapasitet. Det er viktig at sentrumsplanen legger til</p>		<p>Tas til etterretning. Stavanger kommune har utredet tilstrekkelig arealmessig kapasitet for at dagens og fremtidig kollektivtrafikk kan avvikles på en god måte.</p> <p>Stavanger stasjon er regionalt knutepunkt for kollektivtrafikk. Utredningen anbefaler å opprettholde Byterminalen, men i mer kompakt form. Planløsningen legger til rette for gate-terminal i Jernbaneveien, 3 doble platformer i en mer kompakt Byterminal, god overgang mellom buss/tog og godt tilgjengelig til fots og med sykkel. En kompakt byterminal vil øke Jernbaneveiens kapasitet som gateterminal og</p>

			rette for lett overgang og bygge mellom tog/buss og båt/buss ved jernbanestasjonen og Fiskepiren.		<p>forbedringer av trafiksikkerheten for myke trafikanter i knutepunktet.</p> <p>Videre legger planløsningen til rette for gateterminal ved Fiskepiren med mulighet for regulerings opphold på nordsiden og kantstopp på sørsiden av Verksallmenningen, god overgang mellom buss/båt og godt tilgjengelig til fots og med sykkel.</p> <p>Det anbefales å tilrettelegge for fremtidig fleksibilitet i sentrum ved å legge til rette for flere kjøremønstre, inkludert vendebehov. Det er grunnlag for å forbedre busstilbudet til sentrums-halvøya, med å kjøre halvpendel-ruter til Fiskepiren/Holmen. Planløsningen legger til rette for vende og reguleringsbehov både på Fiskepiren og Holmen.</p> <p>Konsulenten anbefaler at langtidsregulering bør foregå utenfor sentrum. Planen legger til rette for å vurdere depot for fjernbusser på Lagårdsveien, ca 850 meter fra Stavanger stasjon.</p> <p>Antall holdeplasser på gatenivå i sentrum er på samme nivå som i dag.</p> <p>Planen viser og mobilitetspunkt på Stavanger stasjon og Fiskepiren som er sted for felles transporttjenester og enkel overgang mellom ulike transportmidler og fleksibel mobilitet.</p>
		Havn	<p>Vedtak:</p> <p>4. Fylkesutvalget tilrår at planen sikrer sjøareal og kaiområder som forbeholdes veteranbåter og fiskebåter, da dette vil bidra sterkt til attraktivitet</p>		<p>Tas til etterretning.</p> <p>Planen legger til rette for økt liggeplass for veteranbåter og fiskebåter ved Kjerringholmen/Steinkarkaien. Løsninger</p>

			<p>samtidig som det gir gode referanser til byens maritime kulturhistorie.</p>		<p>konkretiseres nærmere på lavere plannivå.</p>
		Vern	<p>Vedtak: 5. Stavanger kommune anbefales å lage en rangering av kulturminneverdiene i sentrumsområdet for å finne en formålstjenlig balanse mellom vern og utvikling.</p>		<p>Tas til orientering. Planen gir både rammer og detaljerte føringer utvikling og vernehensyn.</p>
	<p>Statens vegvesen  16.03.18  16/00357-393</p>	Transport og mobilitet	<p>Statens vegvesen (SVV) viser til tidligere frafalt innsigelse til planen 06.01.17. SVV mener at endringene siden forrige offentlige ettersyn i liten grad berører deres interesser. De mener at det er god dialog med kommunen om trafikale grep i planen (Bussveien, Stavanger stasjon, stenging av Olav Vs gate for gjennomkjøring og adkomstprinsipp for Paradisutbyggingen).</p>		<p>Tas til orientering.</p>
	<p>Fiskeri- direktoratet  15.03.18  16/00357-458</p>	Utfylling i sjø	<p>Fiskeridirektoratet (FD) kan ikke se at planforslaget er i særlig konflikt med de interesser FD skal ivareta i planleggingen. FD er usikker på om planens omfang av utfylling i sjø er mer omfattende denne gang, men anbefaler at det i minst mulig grad foretas mudring og fylling i sjø for å sikre seg at marint biologisk mangfold ikke blir berørt negativt. FD viser til uttale av 22.09.16 og gytefelt i fjorden utenfor Stavanger. De ber om at det settes krav om at utfylling i sjø også må tilfredsstille visse miljøkrav, deriblant at en utfører arbeidet i anleggsperioden høst-/vintertid.</p>		<p>Tas til orientering. Planen omfatter mindre utfylling i sjø enn tidligere planforslag. Det legges til grunn at lavere plannivå ivaretar miljøkrav.</p>
	<p>Avinor  07.03.18  16/00357-381</p>		<p>Har ingen ytterligere merknader til denne tilleggshøringen.</p>		<p>Tas til orientering.</p>

## Andre høringsinstanser og organisasjoner

Andre høringsinstanser og organisasjoner					
Linje-ID	Avsender Dok.-dato Journalnr	Tema	Innspill oppsummert	Eventuelt kartutsnitt	Kommentar
	Domkirken og St. Petri menighet  09.03.18  16/00357- 382	Nytorget Domkirkeklassen	Domkirkens og St Petri menighet spør om Domkirken eller St Petri kirke vil bli berørt av planforslaget og om kommunen således ønsker en uttalelse fra menigheten.		Tas til orientering Domkirken og St. Petri kirke blir berørt av omlegging av trafikk i Kongsgata og på Nytorget samt påbygg på Arkaden og ny bebyggelse på Nytorget (den gamle politistasjonen)
	Domstol- administra- sjonen  21.03.18  16/00357- 461	Nytt tinghus	Domstoladministrasjonens (DA) skriver at deres anliggende er at KDP-sentrum gir nødvendige planmessige rammer for realisering av nytt tinghus, og viser til behovsanalysen i KVVU for ny rettsbygning.		Tas til etterretning
		Fergedrift	DA mener at rekkefølgekravet om at fergedrift må avsluttes før feltet kan bygges ut, er uproblematisk for framdriften, dersom dette begrenses til Tau-sambandet. Det er påregnelig av fergedrift til Vassøy/Lysefjorden skal fortsette, og bygging av tinghus bør således ikke være avhengig av at denne fergedriften opphører.		Tas til etterretning. Rekkefølgekravet er knyttet til avsluttet fergedrift for Tau-sambandet, og ikke til fergedrift generelt som i tidligere høring. Planen viderefører mindre fergeruter til Vassøy og Lysefjorden fra Fiskepiren.
		Felles plan- program	DA antar at felles planprogram for området A1-A4, kan være forsinkende til arbeidet til nytt tinghus. DA foreslår derfor følgende endring til bestemmelsen; <i>"For A1-A4, med unntak av areal fastsatt til bygging av nytt tinghus i tinghusavtalen av 08.02.18, skal kommunen bearbeide felles planprogram for områder som innenfor kommunedelplanens rammer vurderer alternative byformingsløsninger for bebyggelse, havnepark, flomvern og byliv."</i>		Tas til orientering. Planen opprettholder krav til felles planprogram for hele området A1-A4



Foreningen Gamle Stavanger 20.02.18 16/00357-407	Vestre havn	Foreningen gamle Stavanger (FGS) er tilfreds med at punkthus sør for konserthuset er sløffet i planforslaget og at forventinger til volumutvikling langs Løkkeveien er redusert. De er i kritisk til utbygging og grøntområde langs Strandkaien, da arealet blir disponert til parkering for beboere i verneområdet. En bygningsrekke vil i tillegg skape en uønsket barriere mellom kaifronten og småbebyggelsen bak		Tas til orientering Planen legger opp til å binde sammen sentrum og Bjergsted med aktivitet langs kaien. Høyde på ny bebyggelse er lagt til byggehøyde på skur 6. Det er gangavstand til flere offentlige parkeringsanlegg i nærheten av Gamle Stavanger.
	Løkkeveien	De påpeker at volumet på Sunde-eiendommen er for stort.		Tas til orientering Etter drøfting med Riksantikvaren viser planen at i B3 kan eksisterende bebyggelse rives unntatt hjørnehusene Løkkeveien 65 og 73. Det kan reguleres ny bebyggelse med varierende høyder inntil kote 44. Bebyggelsen skal avtrappes til kote 40 mot Løkkeveien.
Fortidsminneforeningen 18.03.18 16/00357-433	Generell	Fortidsminneforeningen (FF) synes det er positivt at planforslaget legger mer vekt på bevaring og hensyn til sentrum sin unike identitet. De ønsker at planen blir et enda sterkere verktøy til å bevare den historiske bebyggelsen.  FF ønsker å berømme kommunen for innsatsen de har gjort for å involvere innbyggerne i planprosessen.		Tas til orientering
	Mål	FF mener at de reviderte/nye delmålene i planforslaget tilfører viktige verdier til planen.		Tas til etterretning
	Utbyggingsomfang	FF hevder at utbyggingsomfanget undergraver planens hovedformål om å "gjøre byen og regionen attraktiv nasjonalt og internasjonalt som bo- og arbeidssted, studiested og som reisemål". De vurderer det som positivt at området med høyhus avgrenses, men ønsker at det settes en øvre grense for tillatt bygningshøyde i planen. De hevder i tillegg at åpning for nye høyhus også i andre områder ved regulering er et unødvendig smutthull.		Tas til orientering Mål for planarbeidet har vært å legge til rette for betydelig utbygging i sentrum. Planen legger til rette for et betydelig utbyggingsomfang. Det er i bestemmelsesområdene angitt høyder og andre kvalitetskrav som styrer utbyggingspotensialet. Utbyggingsomfanget er redusert etter hovedhøringen på bakgrunn av innsigelser, merknader og faglige vurderinger. Det utbyggingsomfanget planen legger til rette for er balansert mot andre viktige hensyn, som behov for byrom, grøntområder, bevaringshensyn, siktlinjer og tilpasning

					til eksisterende situasjon. Det tillates ikke bebyggelse over 8 etasjer andre steder enn innenfor områdene Stavanger stasjon/St Olav H1, Paradis stasjon H2 og Badedammen H3, dersom kvalitetskrav til nærområdet er oppfylt. Endelig høyde fastsettes innenfor disse rammene i reguleringsplan.
		Kulturminnevern	FF synes at utvidelsen av kulturminnebestemmelsen er utelukkende positivt. De mener likevel at kulturminnehensyn skulle spille en enda større rolle i delplanene.		Tas til orientering
		Veteranbåthavn	FF vurderer etableringen av veteranbåthavn ved Steinkarkaiene som positivt.		Tas til etterretning. Planen legger til rette for økt liggeplass for veteranbåter ved Kjerringholmen/Steinkarkaien. Løsninger konkretiseres nærmere på lavere plannivå.
		Byrom i sentrum	FF poengterer at det er viktig at grønt og parkområder får en utforming som gjenspeiler stedets historie.		Tas til orientering.
		Holmen	FF synes at en utfylling av Holmenområdet, selv med redusert omfang ikke er et godt grep. Dette er forklart i forrige høringsuttalelse.		Tas til orientering. Planen omfatter mindre utfylling i sjø enn tidligere planforslag. Det legges til grunn at lavere plannivå ivaretar miljøkrav.
		Vestre Havn	FF synes at det er positivt at forslaget om tilbygget på den gamle utenriksterminalen er tatt ut.		Tas til etterretning
		Bussveien	FF mener at en må rive minst mulig av den eksisterende bebyggelsen langs Madlaveien for Bussveien.		Planene for Bussveien forholder seg nå til eksisterende gateløp i Madlaveien og Lagårdsveien (kfr. plankart). Sentrumsplanen er derfor endret og bruker dagens byggegrense for bebyggelse
		Løkkeveien	FF mener at de reviderte føringene for delområdet Løkkeveien tar mer hensyn til kulturminnevern og det historiske gateløpet, og mener det er positivt		Etter drøfting med Riksantikvaren viser planen at i B3 kan eksisterende bebyggelse rives unntatt hjørnehusene Løkkeveien 65 og 73. Det kan reguleres ny bebyggelse med varierende høyder inntill kote 44. Bebyggelsen skal avtrappes til kote 40 mot Løkkeveien.

		Stavanger Stasjon	FF er fortsatt bekymret over at Gustav Hellands stasjonsbygg skal rives. Dette har høy verneverdi etter FF sin vurdering. Ny bebyggelse er utenfor byens målestokk og formspråk. FF mener at planen for området bryter med premisene som kommunen selv har lagt for høyhusbebyggelse. FF mener derfor at det må være mulig å finne løsninger med mindre volum; f.eks bevare stasjonsbygget og erstatte Byterminalen og deler av parkeringsanlegget med nye bygg		Tas til orientering. Jernbaneveien skal videreutvikles som gateterminal. Utvikling av gateterminalen og Stavanger stasjon som knutepunkt og krav til svingradius, stigningsforhold og trafiksikkerhet for Bussveien gjør at planen gir ramme for å rive dagens stasjonsbygget.
		St. Olav St. Franciskus	FF hevder at nye høyhus i området St. Olav ikke tar tilstrekkelig hensyn til omkringliggende bebyggelse. De mener at det planlagte høyhuset må tilpasses i høyden. De slutter seg til Riksantikvarens råd om å bevare St. Franciskus.		Tas til orientering. Kommunen har prioritert høy utnyttelse i St. Olav på grunn av nærhet til knutepunktet/stasjonsområdet. Planen gir rom for å vurdere høyhusbebyggelse med mer enn 8 etasjer i St. Olav gitt at kvalitet for uterom og byrom med gode solforhold styrkes, gatemiljøet styrkes og viktige gang- og sykkelforbindelser etableres, lokalklimatiske forhold ikke vesentlig forverres, viktige siktlinjer og tilpasninger til bebyggelse ivaretas og at det gjennomføres arkitekt-konkurranse i tråd med disse kvalitetskravene.
	Forum for natur og friluftsliv 18.03.18 16/00357-432	Generell	Forum for natur og friluftsliv (FNF) viser til tidligere høringsuttalelse er glade for at flere av innspill til både plan og bestemmelser/retningslinjer er tatt med videre i nytt høringsutkast. Det gjelder spesielt hensyn til sol/lysforhold og aktivitet langs sjøen.		Tas til orientering
		Mål	FNF støtter nye delmål og mener at det justerte delmålet «- skape gåvennlige byrom og aktiv bruk av natur og biologisk mangfold som gir attraktive rammer for byliv...» Dette bør støttes i videre satsning i planen eller som oppgave i andre planer		Tas til etterretning

			FNF savner et delmål som omhandler frivillighet da de mener at dette er essensielt for aktivitet og et attraktivt sentrum. Frivillighet bør adresseres i planen og fremheves i planer for delområdene, spesielt Holmen og Stasjonsområdet.		Tas til orientering. Planen har ikke egne mål for frivillighet. Planen har en strategi for en samlet, koordinert innsats for utvikling av sentrum. Denne strategien omfatter mange aktører. Et viktig element i denne strategien er at det forutsetter frivillig deltagelse, bygd på motivasjon og engasjement for sentrums framtid, hos den enkelte.
		Byrom og byromsstrategi	FNF støtter justeringer for å prioritere solfylte byrom og bredere hensynsoner for grønnstruktur. Med referanse til byromsstrategien påpekes behovet for å lage et inventar av trær, funksjonene de har og hvilke som bør vernes. Flere foreninger i FNF ønsker å bidra med ekspertise på dette.		Tas til orientering Det vises til byromsstrategien. Stavanger kommune arbeider dessuten med en strategisk plan for bytrær og har begynt med registrering av bytrær, per i dag hovedsakelig i Eiganes bydel. I strategien vil også vern av verdifulle trær være et tema. Park og vei er i denne sammenheng åpen og takknemlig for innspill og samarbeid med lokale foreninger.
		Flomsikring	FNF ser det som svært positivt å åpne lukkede løsninger for å bidra til flomsikring. Dette bør sees i sammenheng med økt bruk av vann i byrommene. De framhever spesielt Kannikbekken og Skolebekken		Tas til orientering.
		Havnefronten	FNFs innspill om lys og åpne linjer er med i planen. Omfanget av utbyggingen er fremdeles massiv og alt for nær sjø. De foreslår å trekke bygningsmassen enda mer tilbake for å gi rom for Blå promenade og opphold og aktivitet.		Tas til orientering. Langs havnefronten er det sikret en sammenhengende havnepark. Havneparken kobler sammen de forskjellige utbyggingsområdene langs havnefronten og skal sikre gode forbindelser for syklende og gående. Byrommene i havneparken skal etableres slik at det er gode solforhold og attraktive oppholdssoner med mulighet for forskjellig type aktivitet, eksempelvis lek, havnebad, kontakt med sjø, mulighet for kanaler og grønne kvaliteter. Blå

					<p>promande er gjennomgående i hele området og sikrer offentlig tilgjengelig sjøfront.</p> <p>For Holmen og resten av havnefronten (A1 - A4) skal bebyggelsen ha en høydevariasjon mellom 3 - 6 etasjer. Maks kotehøyde er k+22 moh. Det tillates ikke stor sammenhengende basebebyggelse og viktige siktlinjer skal ivaretas.</p>
		Stavanger stasjon	FNF støtter det laveste og minst dominerende alternativet for utbygging. FNF mener at prestegården bør bli værende der hvor den står, eller i nærheten. De viser til Stavanger Turistforenings uttalelse.		<p>Tas til orientering.</p> <p>Planen legger alternativ A til grunn for utvikling av området. Kannik prestegård kan flyttes i forbindelse med utbygging av stasjonsområdet (E5a). Flyttingen skal primært skje innenfor/ i nærheten av det området som er definert som Kannik prestegård. Det skal avgjøres hvor prestegården skal flyttes på reguleringsnivå. Utbygging av E5a kan ikke starte før Kannik prestegård er flyttet.</p>
		Flomvei Overvannshåndtering	FNF foreslår full åpning av Kannikbekken forbi området, gjerne med fossefall og trapper og attraktiv flomsikring ned til Breiavatnet. FNF og ønsker at føringer fra Breiavatnplanen inkluderes i bestemmelser og retningslinjer for sentrumsplane		<p>Tas til orientering.</p> <p>For Stasjonsområdet erstattes hensynssone flomvei med rekkefølgekrav for overvannshåndtering i regulering.</p>
	Kolumbus 19.03.18 16/00357-415	Generell	Kolumbus stiller seg positive til en del av grepene i KDP-sentrum. Særlig å stenge Kongsgata/Klubbgata for biltrafikk.		Tas til etterretning

		<p>Kollektiv er kritiske til den totale vurderingen av kollektivtransportavviklingen for Stavanger sentrum (knutepunkt, kapasitet og holdeplass-lokalisering. De hevder at planen ikke virker å se konsekvensene av redusert areal ved Stavanger stasjon som følge av utbyggingsplaner og bussveien.</p> <p>Kolumbus påpeker at Stavanger sentrum spiller en nøkkelrolle for avvikling av kollektivtrafikken og gir en beskrivelse av dagens avvikling av buss og fergetilbudet. Sentrum har 29 holdeplasser. 9 i Jernbaneveien, 5 under jernbanelokket, 7 i Olav Vs gate, 4 i Kongsgata og 4 i Klubbgata. Det er i tillegg stopp ved Jorenholmen, 2 ved Fiskepiren og to ved Badedammen. Fire gater benyttes ut av sentrum: Klubbgata mot Stavanger øst og Byøyene, Olav Vs gate (nord) mot Tasta og Randaberg, Olav 's gate (sør) mot Madla og Tananger, og Kongsgata mot Sandnes.</p> <p>Dagens båttrafikk krever plass for 6 samtidige båter og 180 meter kailinje.</p> <p>I gjeldende planforslag står det at det har kommet fram ønske særlig fra Kolumbus om å legge til rette for ny lokalisering av langdistansebusser/regionale busser ved Fiskepiren. Her foreligger det en misforståelse. Kolumbus ønsker utvidet bruk av Fiskepiren til sitt busstilbud for sentrum. Kommersielt busstilbud er utenfor Kolumbus' ansvarsområde, men planen må legges til rette for dette i tillegg til ordinær kollektivtransport.</p> <p>Kolumbus oppfatter det å flytte bybusser fra området i og rundt Stavanger stasjon ikke tar innover seg omfanget av en slik løsning og beskriver to scenarier som illustrerer kapasitetsbehov, hhv Knutepunkt Fiskepiren og Hovedkollektivtrasé Olav Vs gate. Begge scenariene tar utgangspunkt i gateterminal for Bussveien i Jernbaneveien.</p>		<p>Tas til etterretning. Se svar til Rogaland fylkeskommune</p>
--	--	---	--	---

		Havn Ferge	Sentrumsplanen legger opp til en skråstilt utvidelse av Margarinlinjen. Kolumbus hevder at dette vil fungere dersom ferjestøen bygges med vridning på linje med nytt utbygd areal. De mener at endring av ferjestø og utbygging av margarinlinjen må ha rekkefølgekrav som forutsetter at dagen stø er operativ mens utbygging av margarinlinjen pågår.		Tas til orientering. Utfylling er tatt ut av planen.
		Teknologi	Kolumbus har som mål at all buss- og båttrafikk utelukkende skal bruke fornybar energi innen 2024. De mener derfor at det er viktig at det legges til rette for ladeinfrastruktur på sentrale knutepunkt i sentrum.		Tas til etterretning. Planen legger opp til ladeinfrastruktur ved mobilitetspunkt og ved avlastningsdepot med adkomst fra Lagårdsveien
	Leverandør enes utvikling og kompetanse senter (LUKS)  03.02.18  16/0357- 376	Varelevering	LUKS mener at alle gater hvor det foregår næringsvirksomhet må ha laste/holdeplasser. Gågatene må tillate varelevering fram til kl. 12.00 i stedet for 11.00 for å få tid til å levere varene siden forretningene stort sett ikke åpner før kl. 10. De mener at vareleverandørene må kunne kjøre på lik linje som kollektivtrafikken og få kunne kjøre i kollektivfelt/ traseer. De ønsker at det settes av arealer til varetransport i boligområder. Gater og plasser må ikke skilte eller sperres slik at vareleverandørene må rygge for å unngå trafikkfarlige situasjoner		Tas til orientering. I plan- og bygge-/delesaker skal adkomst for varelevering ivaretas i traseer vist i temakart 4. Det skal tilrettelegges for varelevering fra egne servicelommer på vegnettet, unntatt i Jernbaneveien og Kongsgata sør for Jernbaneveien. Ved næringsetablering større enn 1000 m2 skal varelevering skje på egen grunn. Varemottak skal utformes i henhold til gjeldende bransjestandard for varelevering
	Maritimt forum  18.03.18  16/00357- 448	Cruiseanløp Vestre havn	MF viser til at Stavanger er Norges tredje største cruiseby. Nærhet til sentrum fra havn, kort vei til severdigheter og butikker. Inntektene er om lag 350 millioner årlig.  Maritimt forum (MF) støtter forslaget om en ny lang kai ved Bjergsted. De mener det vil være en sentral plassering for offshoretrafikk, foruten cruisetrafikk. Etter deres syn er det avgjørende at denne kaien er på plass før én avvikler Bekhuskaien.		Tas til orientering Planen spesifiserer gjennom eget arealformål hvilke områder som det i langsiktig perspektiv kan planlegges for ISPS sikkerhetsområder. Planen er tilpasset forventet endring i skipsstørrelser med større innslag av lange kaier. De fleste av de spesifiserte arealene vil kunne brukes til cruise, men planen utelukker framtidig cruiseanløp langs Skagenkaien for å avlaste Vågen.
		Gjestehavn	MF mener det er avgjørende at utvidelsen av gjestehavn i indre Vågen ikke går på bekostning av passasjertrafikken p.t.		Tas til etterretning. Planen legger til rette for økt gjestehavnkapasitet på Holmen, Børeviga

					og vest for Jorenholmen. Gjestehavn i Vågen opprettholdes som i dag.
		Fiskepiren	MF forventer at båt vil ta sin del av transportveksten fra Ryfylke og hevder at Fiskepiren vil være et sentralt område for å få til et sømløst og tilfredsstillende kollektivtilbud i sentrum.		Tas til etterretning. Planen legger til rette for rutetransport med hurtigbåt og ferge, gateterminal for buss, og mobilitetspunkt ved Fiskepiren
		Havnebad	MF er fortsatt kritiske til badefunksjon/havnebad i sentrum. De viser til at Stavanger har tilgang til 10 strender innenfor 20 minutters avstand fra sentrum.		Tas til orientering. Det legges til rette for mulig havnebad på Kjeriringholmen i forbindelse med grøntområdet G4.
		Byrom/grønnstruktur	MF mener det er viktig at grønnstruktur ikke går på bekostning av funksjonelle og effektive havnefunksjoner, spesielt strekningen Holmen - Bekhuskaien.		Tas til orientering. Planen legger opp til å binde sammen sentrum og Bjergsted med aktivitet langs kaien. Det åpnes for at det kan bygges en forlengelse av skur 6. Høyde på ny bebyggelse skal tilsvare byggehøyde på skur 6. Planen forutsetter at hovedløsningene for havn detaljeres nærmere i felles planprogram for havnefronten og sikrer havneinteressene i tilknytning til fremtidig regulering. Bestemmelsene presiserer at hensynet som innarbeidet i planprogrammet.
	MUST 18.03.18 16/00357-422	Havn	Museum Stavanger, Stavanger Maritime Museum, peker på verdien av å ivareta og verne om kai-strukturen i sentrum. Den bygger på hovedgrep utviklet fra 1870-årene og framover med differensiert bruk av havneområdet i Vågen og de mindre vikene og bryggene lengre øst. I videre transformasjonsprosess vil det være viktig å bevare karakteristiske trekk i bystrukturen og bygg opp rundt elementer som bidrar til å ivareta byens identitet som en utadvendt sjøfartsby med tette kontakter til omlandet innover og langs kysten samtidig som det vil være behov for å fylle området med ny og meningsfull aktivitet og skape gode møteplasser. De legger til at kanskje kan Museet bidra til en regulær skyssordning mellom sentrale steder i havneområdet. De støtter forslaget om å opprette en veteranbåthavn i Stavanger.		Tas til etterretning. Planen legger til rette for økt liggeplass for veteranbåter ved Kjerringholmen/Steinkarkaien. Løsninger konkretiseres nærmere på lavere plannivå.



<p>Næringsforeningen</p> <p>16.03.18</p> <p>16/00357-457</p>	<p>Mål og utbyggingsomfang</p>	<p>Næringsforeningen (NF) mener at planen på sentrale områder ha gått i feil retning. De viser til høringsuttalelsen fra Stavanger sentrum AS, og stiller seg bak den NF hevder at det har utviklet seg et betydelig gap mellom de overordnede målene og de juridiske rammene/planbestemmelsene gir grunnlag for. De viser til innsigelsene fra sektormyndighetene, som har ført til en mindre utviklingsorientert plan enn det som var utgangspunktet.</p> <p>De savner en vurdering av hvilke konsekvenser de ulike endringene vil ha for målene for at flere skal bo og arbeide i sentrum, og vil at disse forholdene må konsekvensvurderes nærmere.</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Mål for planarbeidet har vært å legge til rette for betydelig utbygging i sentrum. Planen legger til rette for et betydelig utbyggingsomfang. Det er i bestemmesområdene angitt høyder og andre kvalitetskrav som styrer utbyggingspotensialet. Utbyggingsomfanget er redusert etter hovedhøringen på bakgrunn av innsigelser, merknader og faglige vurderinger. Det utbyggingsomfanget planen legger til rette for er balansert mot andre viktige hensyn, som behov for byrom, grøntområder, bevaringshensyn, siktlinjer og tilpasning til eksisterende situasjon. Det tillates ikke bebyggelse over 8 etasjer andre steder enn innenfor områdene Stavanger stasjon/St Olav H1, Paradis stasjon H2 og Badedammen H3, dersom kvalitetskrav til nærområdet er oppfylt. Endelig høyde fastsettes innenfor disse rammene i reguleringsplan. For øvrig vises til planbeskrivelsen</p>
	<p>Utbyggingsomfang delområder Sentrumshalvøya</p>	<p>NF De opplever det som problematisk at det ift. areal, blir operert med bruttotall og nettotall om hverandre. De hevder i tillegg at det ikke er samsvar mellom arealangivelser i planbeskrivelsen, og de formelle rammene i planbestemmelsene. De viser således til Lund + Slaatto sine beregninger (det reelle arealpotensial i sentrum er i underkant av 200.000<sup>2</sup>). NF er bekymret for reduksjon av m<sup>2</sup> i utbyggingsareal og større sammenhengende utbyggingsområder på sentrumshalvøya, spesielt Holmen.</p>		<p>Tas til etterretning.</p> <p>Det har vært mye diskusjon i høringen om omfanget av utbygging. Utbyggingspotensial på delområdenivå er gjennomgått og kvalitetssikret med arkitektfirmaet Lund+Slatto. Disse er presentert i planbeskrivelse og tilleggsnotat som omhandler utbyggingspotensialet i de forskjellige delområdene.</p>
	<p>Offentlig program</p>	<p>NF finner det uakseptabelt at planbestemmelsene i flere tilfeller legger opp til forskjellsbehandling av offentlige og private aktører (Bekhuskaien, Fiskepiren, Jorenholmen og Holmen).</p>		<p>Tas til etterretning.</p> <p>Planhensynene som gir rammer for utbygging sidestilles for offentlige og private utbyggere.</p>

		Holmen, varelevering	Er kritiske til planforslagets valg på bygningsstruktur på Holmen. Viser til at det vil være urealistisk å stille krav til av varelevering skal skje på egen grunn for næringsetableringer større enn 1000m <sup>2</sup> .		Tas til orientering For Holmen og resten av havnefronten (A1 - A4) skal bebyggelsen ha en høydevariasjon mellom 3 - 6 etasjer. Maks kotehøyde er k+22 moh. Det tillates ikke stor sammenhengende basebebyggelse og viktige siktlinjer skal ivaretas.  Bestemmelse ved næringsetablering større enn 1000 m2 skal varelevering skje på egen grunn opprettholdes.
		Transport og mobilitet	NF viser til Byvekstavtalen og tiltak, både gulrot og pisk, for å vri reisemiddelfordelingen fra privatbil til kollektivtransport, sykkel og gange. NF støtter helhjertet opp om viktige investeringer som Bussveien, og øvrige prosjekter i Bypakke Nord-Jæren, men mener at det planforslaget går for langt i å redusere framkommeligheten for privatbiler i og rundt sentrum. De oppfordrer spesielt til å se på andre muligheter enn å stenge Olav Vs gate.		Olav Vs gate stenges for gjennomgangstrafikk, men adkomst til P-St. Olav og Jernbanelokket vil bli opprettholdt
		Generell	NF vil gi Stavanger kommune ros for åpenhet og tilgjengelighet i høringsperioden.		Tas til orientering
	Rogaland teater  16.03.18  16/00357-396	Teater	Rogaland teater (RT) har gjennomført flere utredninger som konkluderer med at det er et behov for et nytt samlet teater (KVU og KS1). Dersom det ikke er mulig å bygge videre på egen tomt, må en å ta i bruk tilliggende områder for et nytt anlegg. RT mener derfor at det er viktig at planen også inneholder andre mulige plasseringer. RT viser til høringsforslaget og byggeområdene på stasjonsområdet E5a, E5b og E5c. Av disse alternativene mener RT at E5c er mest interessant, da den har nærhet til eksisterende teaterbygg og kan åpne for sammenkobling under terreng. E5a kan også være av interesse. E5b er mindre interessant på grunn av stor avstand og ingen opplagt fysisk sammenkobling.  Sentrumsplanen bør ikke være til hinder for å legge en ny hovedscene til et av de tilliggende områder.  RT tror at scenetårnet kan utfordre høydebegrensningene i planen. Et nytt teaterhus vil ha behov for et scenetårn på		Tas til etterretning. Planen gir rom for videreføring av teaterets funksjon på egent tomt og delt løsning med stasjonsområdet. For dagens teaterbygg skal fasaden bevares. Scenetårn på 30 meter kan løses innenfor E5a, men det åpnes ikke opp for denne høyden hverken på E5b, eller E5c. Planen ivaretar mulighet til å innpasse større offentlig funksjoner også andre steder i planområdet.

			<p>30 meter, hvor området rundt teateret ligger på +16 (kote 46). RT ønsker derfor at bestemmelsene bør utformes slik, at de åpner for et teater, selv om det skulle overskride omforente høyder som skal gjelde for generell bebyggelse.</p> <p>RT viser til bestemmelsen for E5b/c skal brytes opp i minimum tre volumer og er usikre på hva dette betyr for E5c. De ber således om at KDP vurderer denne bestemmelsen opp mot en egen bestemmelse for nytt teater. Tilsvarende gjelder utnyttelsesgrad.</p>		
Stavanger Arkitektforening	Mål og utbyggingsomfang	16.03.18 16/00357-442	Stavanger Arkitektforening (SAF) viser til at reduksjonen av omfanget av bebyggelsen fra 750.000m <sup>2</sup> til om lag 685.000m <sup>2</sup> som i hovedsak er oppdeling av store «baser» innenfor tett bebyggelse er et riktig grep ift. skala og bebyggelsesmønster.		Tas til etterretning Mål for planarbeidet har vært å legge til rette for betydelig utbygging i sentrum. Planen legger til rette for et betydelig utbyggingsomfang. Det er i bestemmelsesområdene angitt høyder og andre kvalitetskrav som styrer utbyggingspotensialet. Utbyggingsomfanget er redusert etter hovedhøringen på bakgrunn av innsigelser, merknader og faglige vurderinger. Det utbyggingsomfanget planen legger til rette for er balansert mot andre viktige hensyn, som behov for byrom, grøntområder, bevaringshensyn, siktlinjer og tilpasning til eksisterende situasjon. Det tillates ikke bebyggelse over 8 etasjer andre steder enn innenfor områdene Stavanger stasjon/St Olav H1, Paradis stasjon H2 og Badedammen H3, dersom kvalitetskrav til nærområdet er oppfylt. Endelig høyde fastsettes innenfor disse rammene i reguleringsplan.
	St. Olav		SAF er skeptiske til lovnader om bymessig liv ved St. Olavs kvartalet, da området fremstår som skyggefullt og lite menneskevennlig. De foreslår å utforme en strategi hvor kvartalet kan inkluderes i en bymessig situasjon, før man øker utnyttelsen. De savner en utredning på hvorfor denne type bebyggelse er hensiktsmessig i syd og vest (solforhold) for bykjernen.		Tas til orientering. Det er behov for å styrke eksisterende byrom og legge til rette for flere gode byrom med gode uteoppholds-kvaliteter i St. Olav. Det mangler gode uteoppholdsrom med kvalitet og gode solforhold på bakkeplan. Dette skal styrkes ved at det legges inn flere nye byrom i St. Olav og at

					det stilles krav til at nye utbyggingsplaner skal bidra til opparbeidelsen av disse. I tillegg skal gang/sykkelforbindelsen gjennom St. Olav styrkes ved at det tilrettelegges for bedre koblinger mot Olav Kyrres gate.
		Holmen	SAF er positive til arealreduksjonen i nytt planforslag og annen type bebyggelse, samt at en legger til rette for mer byliv her		Tas til etterretning. For Holmen og resten av havnefronten (A1 - A4) skal bebyggelsen ha en høydevariasjon mellom 3 - 6 etasjer. Maks kotehøyde er k+22 moh. Det tillates ikke stor sammenhengende basebebyggelse og viktige siktlinjer skal ivaretas.
		Nytorget	SAF er positive til tilrettelegging for utvikling av byrommet på bakgrunn av eksisterende kvaliteter. Likevel er de kritiske til at en har tatt bort maksimal utnyttelse på utbyggingsområde C11. SAF viser til den politiske samarbeidsavtalen om et kontorbygg på 15-20.000m <sup>2</sup> som kan bli et bygg på minst 8-10 etasjer vest for Nytorget (C11). SAF hevder at dette vil frata byrommet for ettermiddagssol.		Tas til orientering. Det ble i den tredje høringen vedtatt politisk å ta ut høydebestemmelser for Nytorget. Det er derfor ikke mulig å si noe konkret om utbyggingsvolum for C11. Det er igangsatt en arkitektkonkurranse for Nytorget i regi av Stavanger utvikling og der er også rammer for utbygging et tema.
		Stavanger stasjon	SAF mener at de viste volumene i planen fortsatt er for store og vil prege byens silhuett og endre byens topografi. De mener at den opprinnelige topografien (landskapsdraget mellom Hillevågsvannet og Breivatnet) burde i større grad være premissgiver for de lange linjene for stasjonsområdet. De ønsker at én i høyere grad løser forbindelser for myke trafikanter på tvers av byen her, da dette fortsatt vil være inngangsportalen til sentrum. De vil at denne planen blir en gjenstand for arkitektkonkurranse som kan gå dypere inn i en kvalitativ utforming.		Tas til etterretning. Planen gir justerte føringer for utnyttelse og en generell høydebegrensning på 8 etasjer i hele planområdet. Planen legger alternativ A til grunn for utvikling av området.
	Stavanger Sanitetsforening 19.09.16	Bussveien	Stavanger sanitetsforening eier bygningene Madlaveien 13, Schiøtzgate 5-7 og Niels Juelsgate 10. De viser disse husenes historie og dagens innhold aktivitet som helsehus. De er imot planen om å ta gateutvidelsen i nord, da dette kan innebære innløsning av sine eiendommer. De støtter heller forslaget om å beholde dagens sidestilte kollektivfelt fram til Tjensvollkrysset.		Tas til etterretning. Planene for Bussveien forholder seg nå til eksisterende gateløp i Madlaveien og Lagårdsveien (kfr. plankart). Sentrumsplanen er derfor endret og bruker dagens byggegrense for bebyggelse

	16/00357-380				
	Stavanger sentrum AS  16.03.18  16/00357-403	Generell	Stavanger sentrum AS (STAS) berømmer høringsforslaget for fortsatt å være en plan som ivaretar et bredt spekter av virkemidler, som samlet kan resultere i en helhetlig strategi.  STAS mener at det er gjort betydelige endringer i deler av planen som ikke er beskrevet som høringstema og kommenterer også dette.		Tas til orientering.
		Mål og utbyggingsomfang	STAS mener at den retningen planarbeidet har tatt, har medført et betydelig gap mellom det som beskrives som strategier og virkemidler i plandokumentet og de rammene den juridiske delen av planen gir rom for. STAS mener at planen kan motarbeide seg selv i målet om å legge til rette for en positiv sentrumsutvikling.		Tas til etterretning. Mål for planarbeidet har vært å legge til rette for betydelig utbygging i sentrum. Planen legger til rette for et betydelig utbyggingsomfang. Det er i bestemelsesområdene angitt høyder og andre kvalitetskrav som styrer utbyggingspotensialet. Utbyggingsomfanget er redusert etter hovedhøringen på bakgrunn av innsigelser, merknader og faglige vurderinger. Det utbyggingsomfanget planen legger til rette for er balansert mot andre viktige hensyn, som behov for byrom, grøntområder, bevaringshensyn, siktlinjer og tilpasning til eksisterende situasjon. Det tillates ikke bebyggelse over 8 etasjer andre steder enn innenfor områdene Stavanger stasjon/St Olav H1, Paradis stasjon H2 og Badedammen H3, dersom kvalitetskrav til nærområdet er oppfylt. Endelig høyde fastsettes innenfor disse rammene i reguleringsplan.
			STAS er kritiske til å omtale det beregnede arealpotensialet innenfor planområdet ved ett samlet totaltall. De mener at ved å gjengi med ett samlet totaltall, og ikke per område og delfelt, underkommuniseres det at den klart største andelen av arealpotensialet er i Paradis og Stavanger Øst. STAS mener at mangelen på en oppdeling har ført til en skjev offentlig debatt.		Tas til etterretning. Det har vært mye diskusjon i høringen om omfanget av utbygging. Utbyggingspotensial på delområdenivå er gjennomgått og kvalitetssikret med arkitektfirmaet Lund+Slatto. Disse er presentert i planbeskrivelse og tilleggsnotat som

					omhandler utbyggingspotensialet i de forskjellige delområdene.
		Konsekvenser	<p>STAS mener at det gis en utfyllende beskrivelse av hvordan planforslaget har redusert negative konsekvenser for kulturminner. De savner tilsvarende vurderinger av hvilke konsekvenser endringene har for planens øvrige mål, og strategiske grep for å nå disse.</p> <p>STAS mener at konsekvenser for følgende tre momenter vurderes nærmere;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bygningsstruktur og typologi: <i>STAS hevder at den viste løsningen med spredtliggende bebyggelse ikke har kjent bygningstypologi eller bystruktur.</i></li> <li>2. Gatestruktur: STAS mener at planen er betydelig svekket men hensyn til gatestruktur. (Holmen - Bekuskaien: strekningen vil fortsatt ligge langs et veianlegg).</li> <li>3. Sikring av kulturminner: <i>STAS synes at det blir ureflektert å kun omtale at planen vil føre til et netto tap av kulturminner. Det at planen velger å minimere avklarte utviklingsprosjekter, vil svekke kulturminnevernet.</i></li> </ol>		<p>Tas til etterretning.</p> <p>Det er flere merknader og innspill til temaet; utbyggingsomfang/vern/ ivaretagelse av eksisterende stedlige kvaliteter i sentrum. Overordnet strategi i planen er å legge til rette for utvikling nært opp til de delene av sentrum som er regulert til bevaring/vern som følge av store verneverdier. Strategien bygger på en vurdering av at vernet bebyggelse mm, vil få økt bruk/økt attraktivitet gjennom at det legges til rette for ny aktivitet, tett opp til disse områdene. For mer utdypende gjennomgang av dette temaet vises til planbeskrivelse og konsekvensutredning.</p> <p>Planen legger prinsippet om gater til grunn for opparbeidelse. Trafikken i Havneringen rundt Holmen vil med tiltak i planen få redusert trafikk. Planen er derfor justert. I stedet for sykkelfelt legger planen til grunn sykkelstrásé med begrenset biltrafikk dvs. en gate med et smalere gatetverrsnitt, og som tydelig prioriterer gående, syklende og byliv.</p>
		Offentlig program	STAS vil at planen på enkelte områder må være relativt detaljert i bestemmelsene. De mener at det er uakseptabelt at bestemmelsene gir ulike "spilleregler" mellom offentlige- og private utbyggingsrammer.		<p>Tas til etterretning.</p> <p>Planhensynene som gir rammer for utbygging sidestilles for offentlige og private utbyggere.</p>
		Holmen, Bekuskaien	STAS mener at det er bestemmelser som ikke virker avklart i forhold til gjennomføringsevne ( <i>bygningstruktur på Holmen</i> ).		<p>Tas til etterretning.</p> <p>For Holmen og resten av havnefronten (A1 - A4) skal bebyggelsen ha en høydevariasjon mellom 3 - 6 etasjer. Maks kotehøyde er k+22 moh. Det tillates ikke stor sammenhengende basebebyggelse og viktige siktlinjer skal ivaretas.</p>

					Kommunen har utviklet en høyhusstrategi som peker på hvilke områder i sentrum en kan innpasse høyhus. (Bebyggelse over 8 etasjer). Det er plukket ut tre områder bla H3, som er østre del av Bekhuskaien og området øst for Bekhuskaien. I disse områdene åpnes det for høyhus dersom en kvalitetskravene i punkt 1.3.1 kan oppfylles. Det skal avholdes arkitektkonkurranse for områdene i tråd med kvalitetskravene.
			STAS mener at det er en del bestemmelser for delområdene som er for detaljerte og som ikke hører hjemme på dette plannivået ( <i>Detaljreguleringsplaner i sentrum skal legge til rette for energieffektive bygg med innslag beplantning. Materialvalg på fasade skal fortrinnsvis være tre</i> ).		Tas til orientering. Bestemmelsene er gjennomgått for å forenkle og redusere detaljeringsgraden. På enkelte tema er det likevel behov for relativt detaljerte føringer for at planen gir tilstrekkelige avklaringer for videre reguleringsplanarbeidet. Det påpekt i merknaden er lagt inn som retningslinjer og ikke bestemmelser i planen.
		Mål	STAS støtter endringene av hovedmål, nytt delpunkt om havn og utvidet delmål om byrom		Tas til orientering
		Utearealer	STAS opplever planen som raus på tilrettelegging av tilgjengelige offentlige byrom og en anledning til å legge 50 % av arealet til disse, vil styrke kvaliteten ytterligere.  De konstaterer at det ikke vil være mulig å legge arealene til godt skjermede gårdsrom med den foreslåtte bygningsstrukturen. STAS anbefaler at det tas en gjennomgang av mulighet og utfordringer ved å realisere utearealer (Holmen, infill-prosjektene, på tak i utbygginger som setter krav til skråtak) før endelig minimumsareal fastsettes.		Tas til orientering. Det ble i den tredje høringen lagt frem illustrasjoner som viste utbyggingspotensiale i forskjellige delområder. Illustrasjonene som fulgte behandlingen er ikke førende for hvordan områdene skal utformes, de er mulighetsstudier brukt som et verktøy for å sette makshøyde og utnyttelse for områdene. Utforming av bebyggelse og byrom vil være et tema på reguleringsplannivå.
		Handel	STAS støtter utvidelse av sentrumsavgrensing og handel og anbefaler alternativ B for samtlige gater. STAS oppfatter metodens som brukes som eksperimentell og anbefaler derfor at metoden som er brukes overvåkes spesielt og ev. justeres ved rullering av planen.		Tas til etterretning Vi er klar at metoden som benyttes kan være krevende. Metoden avklart i samråd med regionale myndigheter for å få tilrettelagt for handel i disse deler av

			STAS er meget positiv til justering av krav til funksjonsblanding og framhever at det bør markeres at krav om publikumsrettede lokaler også gjelder for interne hovedgater og andre offentlige byrom i utbyggingen på Holmen, Østre Hav og Stavanger Stasjon		sentrum. Det legges opp til å evaluere hvordan bestemmelsen fungerer.  Vi viser til temakart for aktive førsteetasjer der dette er innarbeidet.
		Grønnstruktur	STAS forstår grepet med å benytte grønnstrukturformål til å formidle tilgjengelige byrom, men anbefaler å sjekke om den juridiske klassifikasjonen er rett dvs. ikke begrenser bruksformålet torg-/markedshandel mv.		Tas til orientering. Det er innarbeidet i en bestemmelse i planen som presiserer at torghandel og kommersielle aktiviteter kan tillates i grøntstrukturen
		Transport og mobilitet	STAS berømmer små, men potensielt viktige tiltak som ny gangforbindelse fra St. Olavs gate til Øvre Kleivegate.  STAS er skeptiske til stenging av Olav Vs gt. for gjennomgangstrafikk og vil anbefale en åpning fram til p-anlegget i St. Olav.		Tas til etterretning. Olav Vs gate stenges for gjennomgangs- trafikk, men adkomst til P-St. Olav og Jernbanelokket vil bli opprettholdt.
			STAS uttrykker at det er rasjonelt at Holmen-området innlemmes i et planprogram sammen med Østre havn.		Tas til etterretning. Planen opprettholder krav til felles planprogram for hele området A1-A4
		Havn	STAS ønsker at det vurderes å gjenskape flere kai-meter ved Kjeringsholmen når den store kailinjen ifm. Holmen-utfyllingen utgår. De mener også at planen sin tydelige fokus på kulturminnevern, forplikter til rette legging for veteranbåthavn.		Tas til orientering. Planen legger til rette for økt liggeplass for veteranbåter ved Kjeringsholmen/ Steinkarkaien. Løsninger konkretiseres nærmere på lavere plannivå. Det er vurdert å gjenskape flere kai-meter på Kjeringsholmen, men dette er ikke tatt inn i planen.
		Flomvern	STAS uttrykker at det er gledelig mht. utforming av kaifront og nærhet mellom byliv og vannet at flomvernet er nedjustert til terrenghøyde på +2 moh.		Tas til etterretning. På bakgrunn av nye nasjonale tall fra DSB ble det i forkant av den tredje høringen foretatt en nedjustering fra kote + 3 moh til kote +2,06 moh for flomutsatte områder. De nyeste tilgjengelige tallene, samt en nedjustering til 200-års returnivå gir kote + 2,06 moh. Denne justeringen er foretatt for å sikre best mulig kontakt mellom eksisterende by og bebyggelse og havn/sjø. Det er ikke tatt med bølgepåvirkning i dette tallet, det skal sikres på reguleringsplannivå grunnet



					store stedlige forskjeller. Høyden på flomvernet skal justeres i takt med aktuelle nasjonale tall for havnivåstigning og stormflo.
	<p>Stavanger turistforening</p> <p>15.03.18</p> <p>16/00357-394</p>	Kannik prestegård	<p>Stavanger turistforening (STF) gir uttalelse til planen relatert til eget administrasjonsbygg i Olav Vs gate, Kannik prestegård. STF inngår også i uttalelsen til FNF og slutter seg til denne.</p> <p>STF mener at det er motstridende beskrivelser av hva som skal skje med Kannik prestegård og viser til s. 108 i planbeskrivelsen:</p> <p>"Kommunen imøtekommer innsigelse til riving og foreslår at bygget enten skal bevares eller flyttes. Dersom det bygges maksimalt ift foreslått TU, vil det trolig ikke være mulig å beholde bygget på nåværende plassering og det må da flyttes".</p> <p>Samtidig foreslås det bygningsvolum i området som ikke lar seg realisere, uten at bygget flyttes eller rives. STF leser da planforslaget som at prestegården må flyttes.</p> <p>STF mener at det er uheldig at det skapes en usikkerhet hva som skal skje med Kannik prestegård. Etter STF sin vurdering, vil planforslaget føre til at dagens situasjon låses på ubestemt tid, og Prestegårdens status som verneverdig kan være til hinder for en utbygging.</p> <p>STF ønsker å bygge et påbygg eller et selvstendig bygg i forlengelsen av prestegården mot nord. Prinsippskisser som viser hvordan et bygningsvolum i to etasjer vil kunne harmonere godt med prestegården, og bidra til å skape et trivelig byrom på baksiden mot Kannikbekken. Et påbygg som ønsket vil ha publikumsareal på gatenivå, og slik sett bidra til å sikre levende bygate i Olav Vs gate i tråd med målsettingene i planen.</p> <p>Slik STF opplever høringsutkastet, med den usikkerheten og uten utvidelsesmuligheter, er situasjonen i området p.t. som låst. STF mener at planen bør legge opp til en</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Kannik prestegård kan flyttes i forbindelse med utbygging av stasjonsområdet (E5a). Flyttingen skal primært skje innenfor/ i nærheten av det området som er definert som Kannik prestegård. Det skal avgjøres hvor prestegården skal flyttes på reguleringsnivå. Utbygging av E5a kan ikke starte før Kannik prestegård er flyttet.</p>

			<p>videreføring av virksomheten i sentrum. En flytting ut av sentrum vil være et tilbakeskritt for STF</p> <p>STF vil at planbeskrivelsen slår fast at Kannik Prestegård ikke skal rives, eller flyttes, og at bygningsvolumene i utbyggingsområdet ved Stavanger stasjon tilpasses, slik at det åpnes for et mindre bygg på nordsiden av Prestegården.</p>		
Syklistenes landsforening	Transport og mobilitet Sykkel	Ikke datert 16/00357-453	Syklistenes landsforening (SLF) viser til at store deler av sentrumsplanens sykkelinfrastruktur er definert som sykkeltrasé med begrenset biltrafikk, i praksis blandet trafikk. SLF legger til grunn at kravene ( <i>ÅDT er lavere enn 2000 og farten er under 40 km/t</i> ) i sykkelstrategi Nord-Jæren, overføres til planen sitt begrep "sykkeltrase med begrenset biltrafikk".		Tas til etterretning Prinsippet bygger på sykkelstrategi for Nord-Jæren. Presiseringen innarbeides i planen
	Transport og mobilitet Sykkel Olav Vs gt		Etter SLF sin vurdering oppfylder Olav Vs gate og forlengelsen inn i Muségata ingen av disse vilkårene (jf. over). SLF viser til Statens vegvesens sine beregninger (ÅDT 2150 og 4100). Gatene er i tillegg angitt som busstraseer. SLF mener derfor at disse strekningene er uegnede traseer for sykling i blandet trafikk. De mener at sykkeltraseen fra Breiavatnet til Akropolishøyden må være med separat infrastruktur, ikke i blandet trafikk.		Tas til etterretning Planen har innarbeidet sykkelvei med fortau som løsning for sykkel i Muségata/Olav Vs gate, jf. hovedhøringen.
	Transport og mobilitet Sykkel Bergelandsgata		Bergelandsgata er foreslått som sykkeltrasé med begrenset biltrafikk. SLF viser til at denne allerede er foreslått utbedret til hevet sykkelfelt med fortau i Bypakke Nord-Jæren. Etter SLFs mening bør KDP-sentrum følge Bypakkens planer på denne strekningen.		Tas til orientering Planen legger opp til en løsning med sykkelfelt i Birkelandsgata og Bergelandsgata
Urban Sjøfront	Bolig	18.03.18 16/00357-427	Urban Sjøfront (US) viser til § 1.4, og bestemmelser og retningslinjer for boligstørrelser, og at disse er begrensende for å kunne utvikle fremtidsrettede bomiljøer for alle typer aldersgrupper og sosiale- og kulturelle lag. De mener at kravet om å planlegge 50% av nye boliger som 3-roms vil skape en lavere tilgjengelighet for unge og barnefamilier, pga generelt høyere boligpriser. De mener også at mer fleksible rammer vil gi rom for nye boligkonsepter mht. livsstil, miljø og pris.		Tas til orientering. I reguleringsplaner med bolig skal minimum 50% av boligene ha minimum 3 rom (jf. 1.4). Dette skal bidra til å sikre variasjon i boligsammensetningen og beboere i sentrum.
	Transport/ Mobilitet		US peker på at kollektivdekningen til bydelen er noe begrenset. De viser til at kollektivtraseen mot sentrum får		Tas til orientering.

			god kobling til sentrum, men det er også behov for en kobling sørover til Paradis stasjon. De frykter at dette blir oversett siden denne koblingen ligger utenfor planområdet.		Ansvaret for rutestruktur og tilbud tilligger Rogaland fylkeskommune og Kolumbus. Kommunen bidra til fysisk tilrettelegging av tilbudet. Bussforbindelse til Paradis stasjon må tas som en del av samarbeidet mellom Stavanger kommune og Fylkeskommunen/Bymiljøpakken, mobilitetsatsing og videre planarbeid.
		Transport/ Mobilitet	US vektlegger til rettelegging for sømløse reiser. Det er viktig med god tilgang til sykkelparkering og utvidelse av EL-bysykelstasjoner samtidig som hovedtraseer for sykkel etableres. Utvalgte punkter der det finnes busstopp allerede, eller planlegges busstopp, bør bli utviklet som mobilitetsknutepunkter for å sikre sømløse reiser uten bil (jf. skisse)		Tas til etterretning. I tillegg til knutepunkt inneholder planen mobilitetspunkt som er sted for felles transporttjenester og enkel overgang mellom ulike transportmidler.
		Nytorget	US viser til § 1.8 for rekkefølgekrav, hvor det står at dersom utvikling av C11 utløser behov for flytting av ungdom og fritidstilbud, skal kommunen fremskaffe erstatningslokaler på/i nærheten av Nytorget. US mener at dette tilbudet er viktig for Storhaug bydel og bør ligge i Bergalandsområdet/Pedersgata/Badedammen. Nytt tilbud bør sees på helhetlig knyttet til gåavstander mellom tilbud og eksisterende sosialt miljø, som må ivaretas.		Tas til etterretning Dette ivaretas i bestemmelse om rekkefølgekrav §1.8. <i>Dersom omforming av C11 utløser behov for flytting av Ungdom og Fritids tjenestetilbud, skal kommunen fremskaffe erstatningslokaler på eller i nærheten av Nytorget som sikrer kontinuerlig drift av tilbudet.</i>
		Bekhuskaaien	US mener at for å sikre at fremtidig sentrumsutvidelse resulterer i sammenhengende bystruktur med byliv er det viktig at Bekhuskaaien sikres et variert program.		Tas til Planen legger til rette for sentrumsformål. Det stilles krav til førsteetasjer skal være publikumsrettede og aktiviserende mot gateløp, oppbrutte bygningsvolum for å sikre kontakt med sjø og indre gateløp (jf. temakart for aktive førsteetasjer). Langs havnefronten er det sikret en sammenhengende havnepark. Havneparken kobler sammen de forskjellige utbyggingsområdene langs havnefronten og skal sikre gode forbindelser for syklende og gående. Byrommene i havneparken skal etableres slik at det er gode solforhold og attraktive oppholdssoner med mulighet for forskjellig type aktivitet, eksempelvis lek,

					havnebad, kontakt med sjø, mulighet for kanaler og grønne kvaliteter. Blå promenade er gjennomgående i hele området og sikrer offentlig tilgjengelig sjøfront.
		Kantiner	US mener at krav om å unngå interne kantiner blir for detaljert og kortsiktig i en overordnet plan.		Tas til etterretning Dette kravet tas ut av planen.

Råd og avdelinger i Stavanger kommune					
Linje-ID	Avsender Dok.-dato Journalnr	Tema	Innspill oppsummert	Eventuelt kartutsnitt	Kommentar
	Stavanger-regionen Havn IKS 14.03.18 16/00357-388	Havn	<p>Stavangerregionen Havn (SRH) mener at kommunen har vært inviterende og lyttende til havneaktører. De mener at det gjenspeiles i planbeskrivelsen at kommunen har gjort en grundig jobb i å forankre og vurdere prioritet av havnebehov.</p> <p>SRH anser at som et minimum for en effektiv sentrums-havn, er det nødvendig å beholde Strandkaaien som et fast lukket kaiområde. De mener at landarealer ved kai må være tilstrekkelig i omfang for at det er tilfredsstillende plass og adkomst til passasjerer, busser, leveranse, etc. Byggelinjer og park må således tilpasses dette i videre planarbeid. SRH mener i tillegg det er viktig å sette av tilstrekkelig landareal ved kai til fremtidig elektrisk energitilførsel.</p>		Tas til orientering. Planen tilpasset fortsatt havnedrift i Stavanger havn med vekt på nasjonal rutetraffikk, cruise og liggeplass. Løsningene er justert gjennom flere høringer som følge av dialog med havneaktørene.
		Fiskepiren	SRH hevder at innvinning av nytt landareal på Fiskepiren med oppbygging av sentrumstomt kan bli vanskelig å realisere, pga av dagens arealer sannsynligvis ikke kan brukes som bærende byggegrunn. De vil at det åpnes opp for en byggehøyde som gir kapasitet til bolig eller næring.		Tas til orientering. Planen legger til rette for rutetransport med hurtigbåt og ferge, gateterminal for buss, og mobilitetspunkt ved Fiskepiren
		Havn	Det er store arealer som vises som grønt formål. SRH vil at hele havnefronten må få kailinjer.		Tas til orientering. Langs havnefronten er det sikret en sammenhengende havnepark. Havneparken kobler sammen de forskjellige utbyggingsområdene langs havnefronten og skal sikre gode forbindelser for syklende og gående. Byrommene i havneparken skal etableres slik at det er gode solforhold og attraktive oppholdssoner med mulighet for forskjellig type aktivitet, eksempelvis lek, havnebad, kontakt med sjø, mulighet for kanaler og grønne kvaliteter. Blå

					promenade er gjennomgående i hele området og sikrer offentlig tilgjengelig sjøfront.
		Transport og mobilitet	SRH ønsker at knutepunktet for kollektiv persontransport sjøveien i området ved Fiskepiren til Bekhuskaien må tilrettelegges for en bedre overgangsløsning fra båt til annen kollektiv løsning.		Tas til etterretning. Planen legger til rette for rutetransport med hurtigbåt og ferge, gateterminal for buss, og mobilitetspunkt ved Fiskepiren
		Havn	SRH foreslår at det utarbeides en temaplan for havn for hele havnefronten fra Sandvigå til Bekhuskaien.		Planen forutsetter at hovedløsningene for havn detaljeres nærmere i felles planprogram for havnefronten og sikrer havneinteressene i tilknytning til fremtidig regulering. Bestemmelsene presiserer at hensynet som innarbeidet i planprogrammet.
		Havne-disponeringer	Kommunen har gjort et grundig arbeid i forkant av 3. høring for å forankre behovet for en ny lang kai for cruiseskip. SRH mener at en ny kai på 380 meter gir tilnærmet maksimal utnyttelse av realiserbart landareal her. Planforslaget setter en ny grense i sjø for utvidet gjestehavn i indre Vågen. Dersom det kun er småbåter som skal benytte seg av dette arealet, mener SRH at en utvidet gjestehavn utelukker cruiseanløp til Skagenkaien. SRH påstår at Havnebassenget ved Steinkarkaien er bedre egnet som gjestehavn enn indre Vågen bla fordi Vågen er værutsatt. SRH anbefaler å prioritere kapasitet til gjestehavn i det resterende sjøområdet i Børevigå og ved Steinkarkaien/Jorenholmen.		Tas til etterretning Planen legger til rette for økt gjestehavncapasitet på Holmen, Børeviga og vest for Jorenholmen. Gjestehavn i Vågen opprettholdes som i dag.  Planen spesifiserer gjennom eget arealformål hvilke områder som det i langsiktig perspektiv kan planlegges for ISPS sikkerhetsområder. Planen er tilpasset forventet endring i skipsstørrelser med større innslag av lange kaier. De fleste av de spesifiserte arealene vil kunne brukes til cruise, men planen utelukker framtidig cruiseanløp langs Skagenkaien for å avlaste Vågen.
		Havn (planjuridisk)	SRH vil at eksisterende anlegg og nye slike behov for maritim trafikk ivaretas som rekkefølgekrav.		Tas til etterretning Dette er ivaretatt i rekkefølgebestemmelsene.
		Vern	SRH ønsker ikke at den gamle utenriksterminalen blir gitt en vernestatus. Dette på grunn av beliggenhet og behov for videreutvikling av området. SRH vil at hele tomten tilknyttet den gamle utenriksterminalen får sentrumsformål.		Tas til orientering Utenriksterminalen inngår i listen over områder vist som kulturmiljøer med høy kulturhistorisk verdi og nummererte objekt i kommunedelplan for kulturminner og reguleres til bevaring.

Stavanger kommune v/Helse og velferd 14.03.18 16/00357-385	Kantiner	Stavanger kommune v/helse og velferd mener at det ikke er gitt begrunnelse hvorfor en ikke ønsker interne kantiner i nye næringsbygg. Fordelen med kantiner er blant annet at en kan sikre et sunt kosthold for ansatte i byggene.		Tas til orientering. Krav til interne kantiner er tatt ut av planen. Det er ikke hjemmel for dette i plan og bygningsloven.
	Støy og lukt	Helse og velferd vil at det tas hensyn i planen til støy og luktproblematikk ved økt blanding av bebyggelse med kombinert næring/bolig.		Tas til orientering Utover kommuneplanens krav stiller planen i § 1.13 krav til at bolig mot havneareal tillates dersom støyforhold er tilstrekkelig ivaretatt, med gjennomgående leiligheter og privat uteoppholdsareal på stille side. Langsiktige konsekvenser av boligetablering for aktive havneområder skal utredes særskilt ved regulering av boliger nærmere enn 50m fra kailinje. Planen stiller ikke egne krav til lukt.
Stavanger utvikling KF 16.03.18 16/00357-409	Generell	Stavanger utvikling KF (SUKF) mener at planen fremstår som gjennomarbeidet og solid, men har følgende kommentarer til høringsforslaget		Tas til orientering
	Plankart og bestemmelser	Plankart og bestemmelser har blitt forenklet. De mener likevel at planen hadde stått seg med en ytterligere forenkling og mindre detaljering av plankart og bestemmelser.		Tas til etterretning Planbeskrivelse, plankart og bestemmelser forenklet
	Mål	Historisk identitet er ennå underkommunisert som unikt konkurransefortrinn i sentrumsutviklingen		Tas til orientering. Det er flere merknader og innspill til temaet; utbyggingsomfang/vern/ ivaretagelse av eksisterende stedlige kvaliteter i sentrum. Overordnet strategi i planen er å legge til rette for utvikling nært opp til de delene av sentrum som er regulert til bevaring/vern som følge av store verneverdier. Strategien bygger på


					en vurdering av at vernet bebyggelse mm, vil få økt bruk/økt attraktivitet gjennom at det legges til rette for ny aktivitet, tett opp til disse områdene. Planen gir både rammer og detaljerte føringer utvikling og vernehensyn.
		Infrastruktur	Teknisk og grønn infrastruktur er ennå ikke godt nok dokumentert.		Tas til etterretning. Det er gjort en bearbeiding av rekkefølgekrav for teknisk og grønn infrastruktur med sikte på forenkling.
		Transport og mobilitet	Planen har ikke satt av tilstrekkelig areal til kollektivtransport på Fiskepiren		Tas til orientering Se svar gitt til merknad Rogaland fylkeskommune
		Byromsstrategi	Byroms-strategien burde vært fremmet sammen med planen og bør foreligge til sluttbehandlingen.		Tas til etterretning. Det legges opp til at byromsstrategien legges fram samtidig med planen
		Plan for gjennomføring	Det bør foreligge en oversikt over kommunale behov innenfor planområdet og hvor disse kan lokaliseres, samt forklares hvordan disse kan bidra til en ønsket sentrums-utvikling.		Tas til etterretning. Det er utarbeidet en oversikt kommunale arealbehov innenfor sentrumsområdet. Sentrumsplanen gir mulighet for lokalisering av kommunale funksjoner flere steder.
		Nytorget	Etter de siste endringene (jf. Kommunalutvalgets vedtak 24.10.2017) legger plankart og bestemmelser nå greie rammer for utviklingen av delområde Nytorget.		Tas til etterretning.
		Lagårdsveien	Vi støtter at planforslaget opprettholder de to alternativene for eksisterende brannstasjon på felt E7 med og uten vern av garasjelegget, har forståelse for vern av Sveitserhus innenfor felt E11. For øvrig og etter de siste endringene (jf. Kommunalutvalgets vedtak 24.10.2017) legger plankart og bestemmelser, slik det nå foreligger greie rammer for utviklingen av delområde Lagårdsveien		Tas til orientering. For bestemmelsesområde E6 kan eksisterende bebyggelse rives og det kan reguleres nybygg inntil kote +35 moh dersom det etableres siktlinje fra Sigurdsgata mot Storhaug, og vestsiden av bebyggelsen mot Våland brytes opp. Generelt for Lagårdsveien gjelder at en kan regulere ny bebyggelse inntil 5 -6 etasjer. For Lagårdsveien 55 (Buch-huset) skal dette reguleres til bevaring, unntatt dersom bygningen kommer i konflikt med bussveiens arealbehov.




		Havn, Holmen, Bekhuskaien	Krav til felles planprogram jf. § 1.1 for A1-A4 foreslås tatt ut		Tas til orientering. Planen forutsetter at hovedløsningene for havn detaljeres nærmere i felles planprogram for havnefronten og sikrer havneinteressene i tilknytning til fremtidig regulering. Bestemmelsene presiserer at hensynet som innarbeidet i planprogrammet.
		Havn, utbygging	Kommunen bør legge ny kunnskap vedrørende teknisk og økonomisk gjennomførbarhet av foreslåtte landvinninger til grunn, før sluttbehandling		Tas til etterretning. Planen er tilpasset fortsatt havnedrift i Stavanger havn med vekt på nasjonal rutetraffikk, cruise og liggeplass. Løsningene er justert gjennom flere høringer som følge av dialog med havneaktørene.
		Bekhuskaien	Bestemmelse § 1.8, foreslås endret til; A1 og A2 kan ikke bygges ut før fergedriften til Tau er avsluttet.		Tas til etterretning.



## Private

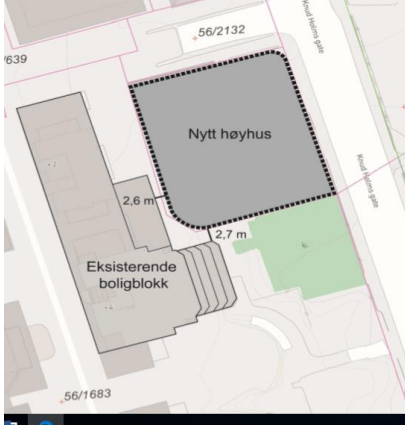
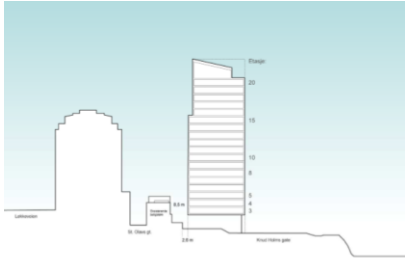
Private					
Linje-ID	Avsender Dok.-dato Journalnr	Tema	Innspill oppsummert	Eventuelt kartutsnitt	Kommentar
	Adv. firmaet Hammer-voll Pind AS pva.  Det Stavanger-ske klubb-selskab  16.03.18  16/00357-401, 452-454	Olavskleivå 26	DSK er eier av Olavskleivå 26. De motsetter seg å avstå deler av eiendommen til offentlige formål, da det vil ødelegge eiendommen sin kulturhistoriske verdi og videreføre nåværende bruk av eiendommen. DSK motsetter seg forslaget om at hageanlegget åpnes for publikum, samt forslaget om å etablere g/s-vei over eiendommen. DSK har i utgangspunktet ikke innvendinger mot at bygg og hageanlegg bevarer uendret som i dag. DSK mener at hele eiendommen bør gis planstatus som sentrumsformål.		Tas til etterretning. G24 er tatt ut av planen. Planen opprettholder gang-/sykkelvei mellom St. Olav og Olav Kyrres gate.



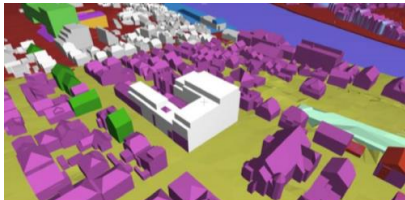
<p>Adv. firmaet Legal ANS pva.</p> <p>Terje Fatland Shell/7-eleven og Reitan Convenience Norway AS</p> <p>18.12.17</p> <p>16/00357-361</p>	<p>Pedersgata</p>	<p>Stasjonshaver av Shell/7-eleven mener at innføring av enveisregulering på deler av Pedersgata vil få store negative konsekvenser for bensinstasjonen. Det vises til at enveisregulerte gater kan medføre tapt omsetning på mellom 30-40%. Han mener at det vil oppstå praktiske og økonomiske problemer med varelevering og spesielt for tankbil. Dersom gata enveisregulert, må disse kjøre videre inn Pedersgata, i boligstrøkene, og ut ved bybrua. Han ber kommunen vurdere alternativer, blant annet å legge ned sykkelveien til Nedre Dalgate, holde deler av Pedersgaten åpen for toveis-trafikk, evt. utbedring av tilkomst til stasjonen dersom enveiskjøring innføres.</p>		<p>Tas til orientering</p> <p>Pedersgata prioriteres for gående og syklende i planen. Den gir derfor rammer for å omdisponere gateareal til gående, syklende og opphold i gata ved å gjøre den enveiskjørt for bil. Det skal gjennomføres et pilotprosjekt for å teste ut løsning i gata. Det forutsettes at detaljplanleggingen ivaretar varelevering.</p>
<p>Alliance arkitekter pva. Støperigården AS</p> <p>16.03.18</p> <p>16/00357-405</p>	<p>Stavanger øst</p>	<p>Alliance arkitekter (AA) viser til at det er der er varslet oppstart av planarbeid for Støperigården, 19.09.14 (planid 2547P). Formålet med denne planen er å legge til rette for urbane boliger i et grønt og maritimt miljø. Videre arbeid men planen er satt på vent pga KDP-sentrum og dens føringer. Grunneier ønsker at KDP opererer på et overordnet strategisk nivå, hvor hvert delfelt behandles i en detaljregulering for å sikre det optimale plangrep lokalt.</p>		<p>Tas til orientering</p> <p>Planen gir justerte føringer for utnyttelse og en generell høydebegrensning på 8 etasjer i hele planområdet.</p>
	<p>Boligbebyggelse</p>	<p>AA mener at leilighetsstørrelser og boligtypologi bør vurderes ut i fra beliggenhet og tomtens beskaffenhet innenfor sentrumsområde.</p>		<p>Tas til orientering</p> <p>I reguleringsplaner med bolig skal minimum 50% av boligene ha minimum 3 rom (jf. 1.4).</p>
	<p>Utnyttelsesgrad</p>	<p>AA mener at en må beholde gliedeskala fra forrige høringsutkast som tillater en TU på 260% ved en fordeling av bolig/næring på 60/40 og 240% ved bolig/næring på 80/20.</p>		<p>Tas til orientering</p> <p>Planens retningslinjer for utnyttelsesgrad legger til et nivå for utnyttelse som skal sikre gode bymiljøkvaliteter.</p>
	<p>Handel</p>	<p>AA vil at størrelsen på handelsarealer bør kunne vurderes ut ifra mulighetene tomten og prosjektet har.</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Etter samtale med regionale myndigheter er det innarbeidet i planen at i kombinerte områder som grenser til gater i</p>

					temakart aktive førsteetasjer kan det samlet reguleres inntil 30 000m <sup>2</sup> BRA detaljhandelsareal i inntil 2 etasjer. I prosjekter kan det reguleres detaljhandelsareal tilsvarende 20 x fasadelengde for gater/gatedeler som inngår i temakart aktive førsteetasjer.
		Transport og mobilitet. Parkering	AA mener at de er en "mismatch" mellom et ønske om flere store leiligheter i østre bydel som vil henvende seg til barnefamilier, og en parkeringsdekning som et absolutt krav på 0,5. De mener at det kreves 30 parkeringsplasser for 3000m <sup>2</sup> handelsareal og ikke 15 plasser som planen legger opp til.		Tas til orientering. Planen legger til rette for at det skal være enkelt å gå, sykle og bruke kollektivtransport og dermed begrense behovet for bruk av bil.
		Transport og mobilitet. Adkomstgater	AA vil at Lervigsveien (lokal vei) i gjeldende reguleringsplan (plan 1901), og som ikke er vist i KDP, opprettholdes.		Tas til orientering. Planen viser gater der det ikke tillates avkjørsel. For øvrig avklares adkomst på neste plannivå
Alliance arkitekter 18.03.18 16/00357-445	Bjergsted	Alliance arkitekter Foreslår at en etablerer en sjøpark i forlengelsen av Bjergstedparken. Foreslår at kommunen etablerer et sted her som kan være attraktiv for både beboere og turister, gjennom årets alle sesonger. Mener således at cruisekaien ikke bør forlenges for å legge beslag på vannflaten nord fra Konserthuset. De vil heller at en bør arbeide for å sikre tilgangen på vannet, utsikten og sammenhengen med den grønne bak-omliggende park.		Tas til orientering Planen er tilpasset fortsatt havnedrift i Stavanger havn med vekt på nasjonal rutetraffic, cruise og liggeplass. Løsningene er justert gjennom flere høringer som følge av dialog med havneaktørene.	
Andreas Rosland 18.03.18 16/00357-431	Lagårdsveien	Eier av Vålandsbakken 19 viser til områdets sårbarhet klemt inne mellom Lagårdsveien og Muségata. Han viser videre levekårsundersøkelsen og etterlyser hvordan planen bidrar til å løfte sonen. Han mener at det er helt avgjørende at området langs Vålandsbakkens østside beholdes som boligområde og protesterer mot at området er foreslått til kombinert formål.		Tas til orientering. Generelt for Lagårdsveien gjelder at en kan regulere ny bebyggelse inntil 5 -6 etasjer. For Lagårdsveien 55 (Buch-huset) skal dette reguleres til bevaring, unntatt dersom bygningen kommer i konflikt med bussveiens arealbehov.	

<p>Anne Gine Weberg</p> <p>18.03.18</p> <p>16/00357-449</p>	<p>St. Olav Nordea-bygget St Fransiscus</p>	<p>Eier i Kannikbakken 6 4. etg. er kritisk til høyhus bebyggelse på toppen av Nordea og St Fransiscus. Mener at det vil føre til skyggelegging av tannlegelokalet. Eier er i tillegg kritisk til grøntarealet, da det er en tinglyst parkeringsplass til virksomheten som vil gå tapt.</p>		<p>Tas til orientering</p> <p>For St. Svithunsgate 1 tillates det å bygge på taket av Nordea-bygget inntil kote + 49 moh, dersom uteromskvaliteter i G32 og hovedgangnett i St. Svithunsgate styrkes.</p> <p>St. Fransiscus er ikke vernet i gjeldende planer og er heller ikke prioritert for bevaring i kommunedelplan for kulturminner. Kommunen har prioritert å muliggjøre høyere utnyttelse på denne tomten grunnet nærhet til knutepunktet og har dermed åpnet for riving av St.Fransiscus. Det kan bygges ny bebyggelse inntil kote + 72 dersom uteromskvaliteter i G28 styrkes og høyde trappes ned mot St. Olavs gate, samt at solforhold på G33 ikke forverres.</p>
<p>Anne Grete Vasbø</p> <p>16.02.18</p> <p>16/00357-365</p>	<p>Bekhuskaien</p>	<p>Anne Grete Vasbø, beboer i Østre del av verket mener at forslag til regulering av Bekhuskaien tar lite hensyn til bebyggelsen i Østre del av verket. Vil få høye bygg i umiddelbar nærhet. Mener at det ikke tas hensyn til siktlinjer og sol.</p> <p>Hun mener at kommunens intensjon om å tilpasse skala og karakter til eksisterende bebyggelse ikke er ivaretatt for området.</p>		<p>Tas til orientering</p> <p>Kommunen har utviklet en høyhusstrategi som peker på hvilke områder i sentrum en kan innpasse høyhus. (Bebyggelse over 8 etasjer). Det er plukket ut tre områder bla H3, som er østre del av Bekhuskaien og området øst for Bekhuskaien. I disse områdene åpnes det for høyhus dersom en kvalitetskravene i punkt 1.3.1 kan oppfylles. Det skal avholdes arkitektkonkurranse for områdene i tråd med kvalitetskravene. For øvrige deler av Bekhuskaien og resten av havnefronten (A1 - A4) skal bebyggelsen ha en høydevariasjon mellom 3 - 6 etasjer. Maks kotehøyde er k+22 moh. Det tillates ikke stor sammenhengende basebebyggelse og viktige siktlinjer skal ivaretas. Illustrasjonene som fulgte behandlingen er ikke førende for hvordan områdene skal utformes, de er mulighetsstudier</p>

					brukt som et verktøy for å sette makshøyde og utnyttelse for områdene. Utforming av bebyggelse vil være et tema på reguleringsplannivå.
Anne Gunn Smith 17.03.18 16/00357-410	Lagårdsveien	Smith argumenterer for at bygget ikke er verneverdig og er derfor skeptisk til bevaring av Lagårdsveien 49. Det setter også begrensninger for kvartalet (E8) som er ett av få tilgjengelige utbyggingsfelt langs indre delen av Lagårdsveien.		Tas til orientering. I E8 kan eksisterende bebyggelse rives unntatt Lagårdsveien 47, 49 og 55. Lagårdsveien 49 skal reguleres til bevaring.	
Arbeidsgruppen for Veteranbåthavn i Stavanger 16/00357-335 og 438		Arbeidsgruppen for veteranbåthavn i Stavanger (AVHS) viser til KBU sin behandling av sentrumsplanen, hvor KBU på nytt ber Rådmannen om å vurdere en plassering av veteranbåthavn mellom Fiskepiren og Bekhuskaien. AVHS er usikre på hva politikerne legger i det. Arbeidsgruppen viser til sin uttale til første gangs høring og hvorfor Steinkarkaien var en bedre plassering enn Bekhuskaien. De mener at de flytende kulturminnene trenger en permanent havn nært sentrum. De ønsker at utgraving og gjenetablering av Steinarkaien inngår i høringsforslaget. Målet til AVHS er å veteranbåthavnen skal bli en attraksjon som et flytende gamle Stavanger.		Tas til etterretning. Planen legger til rette for økt liggeplass for veteranbåter ved Kjerringholmen/Steinkarkaien. Løsninger konkretiseres nærmere på lavere plannivå.	
Base property AS 18.03.18 16/00357-428	Bjergsted	Base property AS (BP) Viser til at deres hotellkonsept fikk tilslag i 2014, hvoretter det ble signert en opsjonsavtale for kjøp av tomten på Bjergsted.  BP viser til at det i høringsutkastet er foreslått et kaianlegg med vesentlig større utforming enn det som var forutsetningen da opsjonsavtalen ble inngått. Denne foreslåtte kai-løsningen får følgelig konsekvenser for prosjektet. De ønsker at det bør sikres at kaien bygges ut før, eller senest samtidig med hotellprosjektet, av økonomiske årsaker.		Tas til orientering. Planen er tilpasset fortsatt havnedrift i Stavanger havn med vekt på nasjonal rutetrafikk, cruise og liggeplass for supply-båter. Løsningene er justert gjennom flere høringer som følge av dialog med havneaktørene. Planen stiller krav til reguleringsplan for ny kai må omfatte adkomst til hoved- eller samleveinett.	

			BP vil at kommunen ser på den samlede bygningsmassen i en helhet og er tilpasset konsept hvor det også tillates fleksible kontorarbeidsplasser (co-working arbeidsplasser) kombinert med hoteldriften.		Planen har ikke krav om rekkefølge for utbygging, legger til grunn at partene samarbeider om løsningene.
Bate boligbyggelag, Styret i sameiet St Olav AS	St. Olav	<p>Styret i sameiet St. Olav AS har merknad til delfelt B10a og B10b i plankartet. De viser også til merknad til tidligere innsendt merknad til planprogrammet.</p> <p>Styret viser til at planen åpner for å bygge høyhus på tomten til Knud Holms gate 8. De forstår politisk vedtak slik at det åpners opp for bygg på nærmere 20 etasjer og påpeker at dette står i sterk kontrast til opprinnelig forslag i planen og anbefaling om å begrense byggehøyden til 8 etasjer. De påpeker at en slik utbygging vil få negativ innvirkning på eksisterende bebyggelse i St. Olavskvartalet. De mener at utbygging ikke må skje på bekostning av de kvalitetene som allerede finnes, eller skape dårligere forhold for eksisterende boliger. Først og fremst sol-/skyggeforhold, men også utsikt og fare for økt vind og klimaendringer som følge av nye høyhus.</p> <p>De krever at nye bygninger må plasseres innenfor egne eiendomsgrenser og hensynta regelverkets krav til avstander til nabobygg. De påpeker at utbyggers forslag til høyhus i Knud Holms gate 8 er plassert inntil eiendomsgrensen og at nødvendig uteareal er plassert på sameiets eiendom. De forlanger derfor at nybygg og nødvendig uteareal på planlegges og oppføres på egen eiendom.</p> <p>Styret påpeker også at utbygging av St. Svithungate 1 (Nordea) og 5 (St. Franciskus) med større etasjehøyder enn eksisterende bygg, vil påvirke sol- og skyggeforhold og dermed bomiljøet i St. Olavs-kvartalet i vesentlig negativ grad.</p>	 	<p>Tas til orientering.</p> <p>Kommunen har prioritert høy utnyttelse i St. Olav på grunn av nærhet til knutepunktet/stasjonsområdet. Planen gir rom for å vurdere høyhusbebyggelse med mer enn 8 etasjer i St. Olav gitt at kvalitet for uterom og byrom med gode solforhold styrkes, gatemiljøet styrkes og viktige gang- og sykkelforbindelser etableres, lokalklimatiske forhold ikke vesentlig forverres, viktige siktlinjer og tilpasninger til bebyggelse ivaretas og at det gjennomføres arkitekt-konkurranse i tråd med disse kvalitetskravene.</p> <p>Det ble i den tredje høringen politisk vedtatt at det for Knud Holms gate 8 kan aksepteres en høyde som ikke vesentlig avviker fra eksisterende høyder i St. Olav. Dette vedtaket medfører at noen av kvalitetskravene i punkt 1.3.1 ikke kan oppfylles, det vil spesielt ha innvirkning på sol/skygge-forhold på Tivolifjellet.</p> <p>For St. Svithungate 1 tillates det å bygge på taket av Nordea-bygget inntil kote + 49 moh, dersom uteromskvaliteter i G32 og hovedgangnett i St. Svithungate styrkes.</p> <p>St. Franciskus er ikke vernet i gjeldende planer og er heller ikke prioritert for bevaring i kommunedelplan for kulturminner. Kommunen har prioritert å muliggjøre høyere utnyttelse på denne tomten grunnet nærhet til knutepunktet</p>	

					og dermed åpnet for riving av St. Fransiscus. Det kan bygges ny bebyggelse inntil kote + 72 dersom uteromskvaliteter i G28 styrkes og høyde trappes ned mot St. Olavs gate, samt at solforhold på G33 ikke forverres.
Bransberg-Dahls Arkitekter AS pva. Ineo eiendom og grunneier Rune Glasø  Februar 2018  16/00357-411, 450	Løkkeveien	Bransberg-Dahls Arkitekter AS representerer Indo Eiendom og grunneier for Løkkeveien 65-67-69-71-73, Olav Kyrres gate 38-40 og Løvdahls gate 1. De registrerer at høringsutkastet ikke tar hensyn til pågående planarbeid som ble varslet i november 2017. De viser til høringsutkastet og registrer ulike vernegrep for B3, deriblant reduksjon av byggehøyde. De mener at Riksantikvarens innsigelse til byggehøyder, ikke er tilstrekkelig besvart ved å foreslå en ny begrensning på 3-5 etasjer. De hevder det er mulig å vurdere 6 etasjer med nedtrapping av bygningsvolumet mot Løkkeveien. Det bes om en avklaring om det er politisk vilje til fornyelse og revitalisering av Løkkeveien. KDP-sentrum åpner for å rive 5-7 trehus, noe BDA syns er positivt. Deres forslag går ut på å rive plasthuset, men bevare renseriet. De mener således at sentrumsplanen må ta stilling til om en skal konservere byen eller videreutvikle seg.	  	Tas til orientering. Etter drøfting med Riksantikvaren viser planen at i B3 kan eksisterende bebyggelse rives unntatt hjørnehusene Løkkeveien 65 og 73. Det kan reguleres ny bebyggelse med varierende høyder inntil kote 44. Bebyggelsen skal avtrappes til kote 40 mot Løkkeveien.	
Brynhild Meltveit  16.03.18  16/00357-434	St. Olav Nordea-bygget	Meltveit viser til tidligere brev sendt av MAD arkitekter Stavanger AS. Meltveit er som beboer i Kannikbakken 6 bekymret for høybygg over Nordea-bygget. Dette vil frata leiligheten utsikt og sol og føre til innsyn i leiligheten.			Tas til orientering For St. Svithunsgate 1 tillates det å bygge på taket av Nordea-bygget inntil kote + 49 moh, dersom uteromskvaliteter i G32 og hovedgangnett i St. Svithunsgate styrkes.


<p>BULL - Nettverk for Byutviklinge ns lange linjer</p> <p>14.03.18</p> <p>16/00357- 389</p>	<p>Mål og utbyggings- omfang</p>	<p>Nettverk for Byutviklingens lange linjer (BULL) er fortsatt kritisk til veksten legger planen legger til rette for i forhold til realiserbarhet og byen skala. De mener at revidert forslag er riktigere dimensjonert og forholder seg bedre til den skala som preger vårt bysenter.</p> <p>BULL viser videre til at omfanget av ny bebyggelse er redusert fra netto 750 000 m<sup>2</sup> til 685 000 m<sup>2</sup> – 10 % reduksjon og berømmer kommunen for å ha stått på dette på tross av kritikk fra næringsforeningen.</p> <p>BULL mener at programmet for nybygging ikke må blir så omfattende at det ødelegger for den overordnede landskaps- og byforståelsen. BULL mener at en så utfordrende oppgave best kan løses gjennom en arkitektkonkurranse.</p>		<p>Tas til orientering</p> <p>Mål for planarbeidet har vært å legge til rette for betydelig utbygging i sentrum. Planen legger til rette for et betydelig utbyggingsomfang. Det er i bestemmelsesområdene angitt høyder og andre kvalitetskrav som styrer utbyggingspotensialet. Utbyggingsomfanget er redusert etter hovedhøringen på bakgrunn av innsigelser, merknader og faglige vurderinger. Det utbyggingsomfanget planen legger til rette for er balansert mot andre viktige hensyn, som behov for byrom, grøntområder, bevaringshensyn, siktlinjer og tilpasning til eksisterende situasjon. Det tillates ikke bebyggelse over 8 etasjer andre steder enn innenfor områdene Stavanger stasjon/St Olav H1, Paradis stasjon H2 og Badedammen H3, dersom kvalitetskrav til nærområdet er oppfylt. Endelig høyde fastsettes innenfor disse rammene i reguleringsplan.</p>
	<p>Høyhus</p>	<p>Fortsatt inngår en del høyhus i planen. BULL savner analysegrunnlag som dokumenterer at slik bebyggelse er hensiktsmessig. De er skeptisk til effekt høyhus forventes å gi, men er tilfreds med at antall områder hvor høyhus tillates er redusert.</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Kommunen har utviklet en høyhusstrategi som peker på hvilke områder i sentrum en kan innpasse høyhus. (Bebyggelse over 8 etasjer). Det er plukket ut tre områder, H1 som omfatter knutepunktet/stasjonsområdet, St. Olav og Olav Vs gate, H2 som omfatter området ved Paradis stasjon og H3, som er østre del av Bekhuskaaien og området øst for Bekhuskaaien. I disse områdene åpnes det for høyhus dersom en kvalitetskravene i punkt 1.3.1 kan oppfylles. Det skal avholdes arkitektkonkurranse for områdene i tråd med kvalitetskravene.</p>
	<p>St. Olav</p>	<p>BULL ser ingen grunn til å overskride grensen for høyhusbygging i Knut Holms gate 8. Mener at høyhuset vil</p>		<p>Tas til orientering.</p>

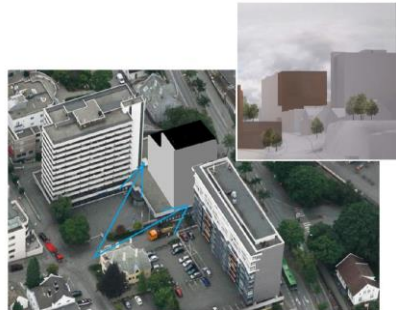
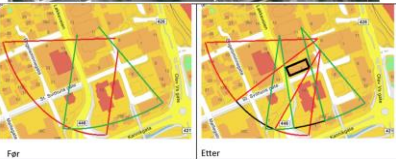


		Stavanger stasjon	<p>ytterligere belaste et allerede skyggefullt og lite publikumsvennlig område.</p> <p>BULL fraråder sterkt rivning av St. Fransiscus til fordel for brutto økning i etasjeflate. Gevinsten ved å bygge høyt her er lav. Det er et interessant kulturhistorisk minne. Bygningen er på «gul liste» i gjeldene kulturminneplan.</p>		<p>Det ble i den tredje høringen politisk vedtatt at det for Knud Holms gate 8 kan aksepteres en høyde som ikke vesentlig avviker fra eksisterende høyder i St. Olav. Dette vedtaket medfører at noen av kvalitetskravene i punkt 1.3.1 ikke kan oppfylles, det vil spesielt ha innvirkning på sol/skygge-forhold på Tivolifjellet.</p> <p>St. Fransiscus er ikke vernet i gjeldende planer og er heller ikke prioritert for bevaring i kommunedelplan for kulturminner. Kommunen har prioritert å muliggjøre høyere utnyttelse på denne tomten grunnet nærhet til knutepunktet og dermed åpnet for rivning av St. Fransiscus. Det kan bygges ny bebyggelse inntil kote + 72 dersom uteromskvaliteter i G28 styrkes og høyde trappes ned mot St. Olavs gate, samt at solforhold på G33 ikke forverres.</p>
		Havn	BULL støtter at ny havnefront legges til Bjersted.		Tas til etterretning.
		Holmen	BULL savner en utredning som viser om utbyggingen av Holmen er økonomisk realiserbar. De anbefaler at "prosjekt Holmen" blir en idé inntil nødvendige forutsetninger kan etableres.		Tas til orientering. Ligger som et viktig grep i planen jf. planbeskrivelse og konsekvensutredning.
		Nytorget	BULL er positive til utviklingen Nytorget. De frarår at Metropolis rives. Det representerer en betydelig verdi og ressurs. Nytt bygg med dimensjoner som er skisser overstiger langt en forsvarlig utnyttelse av tomten med. En høyde som vil skyggelegge store deler av torget. BULL anbefaler for at Nytorget og Hospitalgata innlemmes i gågatenettet.		Tas til orientering. Metropolisk ivaretas i bestemmelse om rekkefølgekrav §1.8. Dersom omforming av C11 utløser behov for flytting av Ungdom og Fritids tjenestetilbud, skal kommunen fremskaffe erstatningslokaler på eller i nærheten av Nytorget som sikrer kontinuerlig drift av tilbudet.
	COBE pva Leirvig akrie-brygger	Bekhuskaien	COBE har på vegne av Lervig Aktiebryggeri kommet med et forslag om et nytt bryggeri sentralt i Stavanger. Lervig ønsker å bygge et bryggeri kombinert med et opplevelses-senter med mer på Bekhuskaien. Lukkede bryggeri		Tas til orientering. For Bekhuskaien og resten av havnefronten (A1 - A4) skal bebyggelsen ha en høydevariasjon mellom 3 - 6

18.03.18 16/00357-417		produksjonsfasiliteter pakkes inn i et vel av offentlig tilgjengelig tilbud. Visjonen er å skape en folkelig attraksjon.		etasjer. Maks kotehøyde er k+22 moh. Det tillates ikke stor sammenhengende basebebyggelse og viktige siktlinjer skal ivaretas.  Kommunen har utviklet en høyhusstrategi som peker på hvilke områder i sentrum en kan innpasse høyhus. (Bebyggelse over 8 etasjer). Det er plukket ut tre områder, bla. H3, som er østre del av Bekhuskaien og området øst for Bekhuskaien. I disse områdene åpnes det for høyhus dersom en kvalitetskravene i punkt 1.3.1 kan oppfylles. Det skal avholdes arkitektkonkurranse for områdene i tråd med kvalitetskravene.
DNV – GL pensjons-kasse 16.03.18 16/00357-419	Holmen Bjergsted	DNV – GL pensjons-kasse er positive til ny kai på Holmen. De protesterer mot forslaget med en ny lang kai i Bjergsted. De argumenterer med tap av byromskvaliteter i området, ekstra forurensing, støy og trafikk i området, anløp av båter vil stenge for både utsyn og lys og gi verdireduksjon for bygget.		Tas til orientering. Planen tilpasset fortsatt havnedrift i Stavanger havn med vekt på nasjonal rutetrafikk, cruise og liggeplass. Løsningene er justert gjennom flere høringer som følge av dialog med havneaktørene. Planen spesifiserer gjennom eget arealformål hvilke områder som det i langsiktig perspektiv kan planlegges for ISPS sikkerhetsområder. Planen er tilpasset forventet endring i skipsstørrelser med større innslag av lange kaier. De fleste av de spesifiserte arealene vil kunne brukes til cruise, men planen utelukker framtidig cruiseanløp langs Skagenkaien for å avlaste Vågen.
Egil Thomsen 18.03.18 16/00357-423	Knud Holms gate	Egil Thomsen protesterer mot bygging av et høyhus på rundt 20 etasjer på tomten til Misjonskirken i Knud Holms gate 8. Han mener at et nytt bygg i vesentlig grad vil påvirke bomiljøet i St. Olavskvartalet i negativ retning. For St. Olavsgate 7 vil et nybygg vesentlig påvirke solforhold, vindforhold og trivsel negativt.		Tas til orientering Det ble i den tredje høringen politisk vedtatt at det for Knud Holms gate 8 kan aksepteres en høyde som ikke vesentlig avviker fra eksisterende høyder i St. Olav. Dette vedtaket medfører at noen av kvalitetskravene i punkt 1.3.1 ikke kan

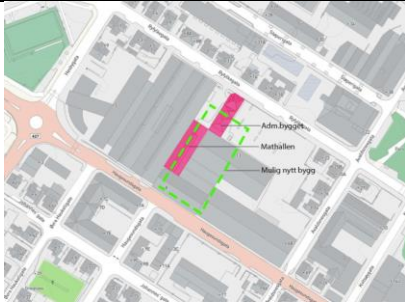
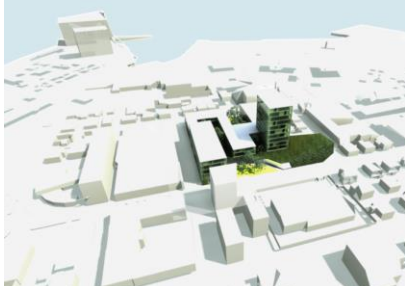
					oppfylles, det vil spesielt ha innvirkning på sol/skygge-forhold på Tivolifjellet.
Ella Hopøy 15.03.18 16/00357-420	Knud Holms gate	Ella Hopøy viser til foreslått bygg på 26 etg. Hun protesterer mot nytt bygg i Knud Holms gate 8. en reduksjon av antall etasjer av blokkbygning i Knud Holms gate vil ikke utgjør noen forskjell ift. solforhold i hennes leilighet.			Tas til orientering. Det ble i den tredje høringen politisk vedtatt at det for Knud Holms gate 8 kan aksepteres en høyde som ikke vesentlig avviker fra eksisterende høyder i St. Olav. Dette vedtaket medfører at noen av kvalitetskravene i punkt 1.3.1 ikke kan oppfylles, det vil spesielt ha innvirkning på sol/skygge-forhold på Tivolifjellet.
Ella Hopøy 24.04.18 16/00357-468	St. Olav Knud Holms gate	Ella Hopøy mener at nye høyhus vil skyggelegge gatene og ytterligere redusere attraktivitet som handlegate/trivelig gate. Hun mener at fortetting av et allerede fortettet miljø ikke er en god løsning.			Tas til orientering. Det ble i den tredje høringen politisk vedtatt at det for Knud Holms gate 8 kan aksepteres en høyde som ikke vesentlig avviker fra eksisterende høyder i St. Olav. Dette vedtaket medfører at noen av kvalitetskravene i punkt 1.3.1 ikke kan oppfylles, det vil spesielt ha innvirkning på sol/skygge-forhold på Tivolifjellet.
Frank H. Moncrieff 20.02.18 16/00357-366	Generell	Frank H. Moncrieff viser til at planen er omfattende, men lett forståelig og godt gjennomarbeidet og gir honnør til arbeidet.  Han mener at beslutningstakerne i sluttfasen av planen må legge større vekt på å videreføre de myke verdiene i sentrum enn på volum og bunnlinjen til eiendomsutviklere og entreprenører.			Tas til etterretning.
	Delmål havn	Han foreslår følgende supplering (i kursiv) av delmål for havn: ... Havnen skal legge til rette for utvikling i maritim næring, sikre regional maritim kultur, sikker bruk av fritidsbåter og publikumsvennlige kaiområder balansert mot byens behov.			Tas til orientering.
	Havn	Han støtter lang kai ved Bjergsted og de skisserte justeringene i havneområdet.			Tas til etterretning.
Grete Lea 16.03.18		Grete Lea, beboer i Kannikbakken 6. protesterer mot planene om høyhus på taket av Nordea bank og planer om park/torg over parkeringsplassen i Kannikbakken 6.			Tas til orientering. For St. Svithungate 1 tillates det å bygge på taket av Nordea-bygget inntil kote + 49 moh, dersom uteromskvaliteter i G32

16/00357-408					og hovedgangnett i St. Svithunsgate styrkes.
Helen & Hard pva. Stangeland og Svendsen  16.03.18  16/00357—425			<p>Helen &amp; Hard representerer eierne av Nedre Blåsenborg 12 og 14. De viser til tidligere innspill til planen og mener at kommunen har avsatt den ene eiendommen til lek og grøntområde uten at dette har blitt kommunisert til eierne ved tidligere regulering. Det fremmes forslag om at formålet endres. Det har tidligere vært to bygg på eiendommen og eier ønsker å bygge opp igjen ett hus. Det vil gjenopprette historisk gateløp.</p> <p>Eiere mener at felles grønt/lek bør fordeles på flere av eiendommene i kvartalet jf. skisse. Dette vil gi et mer solrikt, kvalitetsfullt lekeareal som blir tilgjengelig fra flere sider og for en større del av nabolaget.</p>		Tas til orientering Grøntarealet slik det er regulert er godt tilgjengelig og synlig for bruk. Det er ikke tatt stilling til å endre dette i planen.
Gunnar Røyksund  17.03.18  16/00357-464			Røyksund mener at planen bør være framtidsrettet og legge til rette for selvkjørende biler, blant annet ved å legge muligheter for å knytte sammen parkeringsareal under bakken. Kjøretøyene kan da ubemannet parkere perifert men forlates/hentes sentralt. Behovet for parkering sentralt blir mindre.		Tas til orientering
Henrik E. Nielsen Arkitekt-kontor pva. St. Svithunsgate AS  06.02.18  16/00357-357	Generell St. Olav		Henrik E. Nielsen arkitektkontor bifaller på vegne av St. Svithunsgate AS det grundige arbeidet som planavdelingen har utført. De er enige i at det er en stor fordel for lokalmiljøet at uteromskvalitetene i området styrkes (G28). De mener at bestemmelse om avtrapping av høyde bør tas i på detaljplannivå og mener derfor at bestemmelsen tas ut av planforslaget. Det begrunner dette ut fra at det vil begrense arkitektoniske løsninger, vedlagt solanalyse som viser at en bebyggelse i St. Svithunsgate 5 med og uten avtrapping gir omtrent samme solforholdene på G33, og prosjektøkonomi.		Tas til orientering. St. Fransiscus er ikke vernet i gjeldende planer og er heller ikke prioritert for bevaring i kommunedelplan for kulturminner. Kommunen har prioritert å muliggjøre høyere utnyttelse på denne tomten grunnet nærhet til knutepunktet og dermed åpnet for riving av St. Fransiscus. Det kan bygges ny bebyggelse inntil kote + 72 dersom uteromskvaliteter i G28 styrkes og høyde trappes ned mot


					St. Olavs gate, samt at solforhold på G33 ikke forverres.
Håkon Thingstad 18.03.18 16/00357-446	St. Olav	Håkon Thingstad bor i Kannikbakken 6 og viser til at høyblokkene i og rundt St. Olav er nøye plassert slik at leilighetene har rikelig med plass og luft. Dette gjør at det er hundrevis av innbyggere som ikke bare bor sentralt, de kan bo sentralt med god bokvalitet. Han mener at kvaliteten på området og for beboere i St. Olav vil reduseres betraktelig dersom høyhusene som er foreslått blir tillatt. Merknaden gjelder spesielt Høyblokk på taket av Nordea, St Svithuns gate 1 og Kannikbakken 6, samt Riving av St Franciskus, ny høyblokk. Dette gjelder både vind og værforhold, og sikt (jf. utsnitt). Han viser til at det er forståelig at det av privatøkonomiske interesser foreslås utbygginger, men at kommunens byplanlegger og politikere burde stå imot disse fremstøtene, for innbyggernes og byens beste. Han mener at gaten gjennom St. Olav trenger helt andre tiltak enn nye bygg som kaster enda mer skygge. Den trenger ildsjeler som kan lage nisjer og identitet og eiere som i perioder er villige til å leie ut billig/gratis.	 	<p>Tas til orientering.</p> <p>For St. Svithunsgate 1 tillates det å bygge på taket av Nordea-bygget inntil kote + 49 moh, dersom uteromskvaliteter i G32 og hovedgangnett i St. Svithunsgate styrkes.</p> <p>St. Franciscus er ikke vernet i gjeldende planer og er heller ikke prioritert for bevaring i kommunedelplan for kulturminner. Kommunen har prioritert å muliggjøre høyere utnyttelse på denne tomten grunnet nærhet til knutepunktet og dermed åpnet for riving av St. Franciscus. Det kan bygges ny bebyggelse inntil kote + 72 dersom uteromskvaliteter i G28 styrkes og høyde trappes ned mot St. Olavs gate, samt at solforhold på G33 ikke forverres.</p> <p>Det er behov for å styrke eksisterende byrom og legge til rette for flere gode byrom med gode uteoppholds kvaliteter i St. Olav. Det mangler gode uteoppholdsrom med kvalitet og gode solforhold på bakkeplan. Dette skal styrkes ved at det legges inn flere nye byrom i St. Olav og at det stilles krav til at nye utbyggingsplaner skal bidra til opparbeidelsen av disse. I tillegg skal gang/sykkelforbindelsen gjennom St. Olav styrkes ved at det tilrettelegges for bedre koblinger mot Olav Kyrres gate.</p>	
Jan A. Pedersen 29.09.16	Høyhus	Jan A. Pedersen mener at store høyhus i stasjonsområder vil ødelegge Stavangers identitet. Stavangers særpreg med gammel og til dels verneverdig bebyggelse må bevares og ikke ødelegges med høyhus. Store deler av Breiavatnet vil			<p>Tas til orientering.</p> <p>Kommunen har utviklet en høyhusstrategi som peker på hvilke områder i sentrum en kan innpasse høyhus. (Bebyggelse over 8 etasjer). Det er</p>

16/00357-440			bli liggende i skygge for Høyhusene. Kannik Prestegård må bevares og ikke vike plass for høyhus.		plukket ut tre områder, H1 som omfatter knutepunktet/stasjonsområdet, St. Olav og Olav Vs gate, H2 som omfatter området ved Paradis stasjon og H3, som er østre del av Bekhuskaien og området øst for Bekhuskaien. I disse områdene åpnes det for høyhus dersom en kvalitetskravene i punkt 1.3.1 kan oppfylles. Det skal avholdes arkitekt-konkurranse for områdene i tråd med kvalitetskravene.
Jan Welde 18.03.18 16/00357-455	Veteranskipshavn		Jan Welde mener at planene om veteranskipshavn i området ved Steinkarkaien er særdeles viktig. Han vil at havnen blir en levende havn.		Tas til etterretning. Planen legger til rette for økt liggeplass for veteranbåter ved Kjerringholmen/Steinkarkaien. Løsninger konkretiseres nærmere på lavere plannivå.
Jarle Tronerud 18.03.18 16/00357-459	Boliger		Jarle Tronerud bor i sentrum og mener at sentrum har behov for flere kompakte og funksjonelle boliger i sentrumskjernen med minst 3-soverom. Dette bør prioriteres framfor næringsbygg		Tas til etterretning I reguleringsplaner med bolig skal minimum 50% av boligene ha minimum 3 rom.
	Transport og mobilitet Varelevering.		Han hevder at det er for mange biler og lastebiler i sentrum og mener at vi ikke behøver veiene inne i bykjernen og peker på at Breigaten, Kirkegata og Øvre Holmegate uten problemer kan stenges for trafikk.  Han peker på at distribusjonsbilene er mange, store og bråkete. De overholder ikke tidsrammene. Han peker på at kontroll eller kompakte elektriske matebiler kan være en løsning.		Tas til etterretning. Planen legger til rette for at Breigata fra Østervåg til Kirkegata og Kirkegata fra Breigata til Nedre Holmegate skal opparbeides som gågate. Videre skal Kongsgata, Klubbgata Jernbaneveien og Olav V's gate fra Jernbaneveien til adkomst P-hus St. Olav skal legges til rette som kollektivtraseer uten biltrafikk (jf. temakart og samferdselslinjer i plankartet). Adkomst for varelevering ivaretas i traseer vist i temakart 4. Det skal tilrettelegges for varelevering fra egne servicelommer på vegnettet, unntatt i Jernbaneveien og Kongsgata sør for Jernbaneveien. Ved næringsetablering

					større enn 1000 m2 skal varelevering skje på egen grunn.
		Havn	Han ønsker landstrøm til alle fartøyer for å redusere lukt av råolje og lyd fra generatorer.		Tas til orientering Planen tilpasset fortsatt havnedrift i Stavanger havn med vekt på nasjonal rutetraffikk, cruise og liggeplass. Løsningene er justert gjennom flere høringer som følge av dialog med havneaktørene. Dette er et tema som kommunen arbeider med og må ivaretas i videre utvikling av havnens funksjon
		Høyhus	Han framhever Stavanger sentrums identitet og karakter og peker på at Stavanger må våge å fremstå som noe annet enn en moderne tolkning av Manhattan. Han peker på at høyhuset på Holmen ruver for mye.		Tas til etterretning. Kommunen har utviklet en høyhusstrategi som peker på hvilke områder i sentrum en kan innpasse høyhus. (Bebyggelse over 8 etasjer). Det er plukket ut tre områder, H1 som omfatter knutepunktet/stasjonsområdet, St. Olav og Olav Vs gate, H2 som omfatter området ved Paradis stasjon og H3, som er østre del av Bekhuskaien og området øst for Bekhuskaien. I disse områdene åpnes det for høyhus dersom en kvalitetskravene i punkt 1.3.1 kan oppfylles. Det skal avholdes arkitekt-konkurranse for områdene i tråd med kvalitetskravene.
		Lagårdsveien	Han mener at Lagårdsveien/Paradis og Madlaveien ikke hører til sentrum. Han anbefaler å bremse utvikling av Lagårdsveien med tett skjold mot Våland.		Tas til orientering. Generelt for Lagårdsveien gjelder at en kan regulere ny bebyggelse inntil 5 -6 etasjer. For Lagårdsveien 55 (Buch-huset) skal dette reguleres til bevaring, unntatt dersom bygningen kommer i konflikt med bussveiens arealbehov.
		Transport og mobilitet. Kollektiv.	Han skriver at Norges største bussholdeplass rundt Breiavannet er det han minst liker med Stavanger. Bussene har fått bestemme lenge nok på bekostning av syklende og gående. Han mener det er tull at busser skal stå stille på holdeplass i sentrum og vente på avgangstid.		Tas til etterretning Planen legger til rette for gate-terminal i Jernbaneveien og Fiskepiren med god overgang mellom buss/tog og buss/båt.

		Havnefronten,	Han støtter forslag på kaiområdene mellom Holmen og Bybrua og ønsker en utvikling med flere boliger og møteplasser og støtter revidert forslag til bebyggelse av Holmen.		Tas til etterretning. Langs havnefronten er det sikret en sammenhengende havnepark. Havneparken kobler sammen de forskjellige utbyggingsområdene langs havnefronten og skal sikre gode forbindelser for syklende og gående. Byrommene i havneparken skal etableres slik at det er gode solforhold og attraktive oppholdssoner med mulighet for forskjellig type aktivitet, eksempelvis lek, havnebad, kontakt med sjø, mulighet for kanaler og grønne kvaliteter. Blå promenade er gjennomgående i hele området og sikrer offentlig tilgjengelig sjøfront.
KAP pva Stavanger investering AS 18.03.18 16/00357-451	Vern	På vegne av Stavanger Investering AS som er morselskap til Ryfylkegata 13 AS og Hesbygaten 5 AS (dvs. eier av «Skanemkvartalet») viser KAP til at det langsiktige målet til Stavanger investering er å utvikle hele Skanemkvartalet med ny bebyggelse. Mens utviklingen modnes åpnes eksisterende bebyggelse for mer temporære virksomheter. De ber om at bestemmelsen om bevaring av administrasjonsbygget og Mathallen i Ryfylkegate 13 tas ut av planforslaget. De begrunner dette med at konseptet Mathall ikke kan vernes og at bygget er plassert mellom andre bygg og ikke har egne yttervegger bortsett fra fasaden mot gårdsrommet. Byggets plassering deler kvartalet og umuliggjør at et nybygg i sørøstlige del knyttes sammen med auditoriene i BI-bygget som supplement til det spesialutformede bygget.		Tas til orientering Administrasjonsbygg og mathall i Ryfylkegata 13 på 52/456 er vist som kulturmiljøer med høy kulturhistorisk verdi i kommunedelplan for kulturminner og er regulert til bevaring	
	Høyhus	De ber om at Skanemkvartalet tas med under områder hvor det kan vurderes høyere bygg enn åtte etasjer. Begrunnet ut fra at utnyttelsesgrad planen legger opp til sannsynligvis vil bli relativt massivt hvis det ikke er mulig på deler av området å overskride 8 etg.		Tas til orientering. Kommunen har utviklet en høyhusstrategi som peker på hvilke områder i sentrum en kan innpasse høyhus. (Bebyggelse over 8 etasjer). Det er plukket ut tre områder, H1 som omfatter knutepunktet/stasjonsområdet, St. Olav og Olav Vs gate, H2 som omfatter området ved Paradis stasjon og H3, som er østre del av Bekhuskaaien og området	

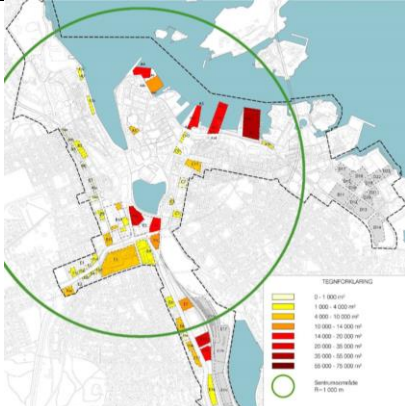






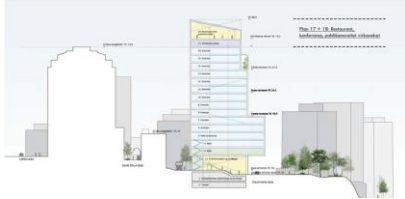
					øst for Bekhuskaaien. Skanemkvartalet inngår ikke her.
		Transport og mobilitet. Parkering	De ber om at kommunen vurderer en utforming av plan og bestemmelser som sikrer en tilkomst til Skanemkvartalet som gjør etablering av et større p-hus realistisk		Tas til orientering Planen viser gater der det ikke tillates avkjørsel. For øvrig avklares adkomst på neste plannivå
		Transport og mobilitet.	De mener at foreliggende plan ikke sikrer godt nok sammenhengen mellom sentrum og Stavanger øst for gående og syklende og viser til KAPs sentrumsaksestudie. Ber om å forbedre tilgjengeligheten til Stavanger øst med fortau gjennom og langs kulvert til hhv. Verksallmenningen og Pedersgata.		Tas til etterretning. G35D er vist som løsning på plankartet. Det er ikke knyttet rekkefølgekrav til tiltaket. Pedersgata prioriteres for gående og syklende i planen for å gi bedre forbindelse mellom Stavanger øst og sentrum. Det pågår også arbeidet med å oppgradere Ryfylkegata, Harald Hårfagres gate og Nedre Banegate for å bedre tilgjengeligheten for syklende og gående.
Kari og Knud Helliesen 02.03.18 16/00357-377	St. Olav	Kari og Knud Helliesen mener at revideringer/justeringer i planen representerer et skritt i riktig retning men de er skuffet over at planen opprettholder høyhusprofilen og at bygningsmassene er nesten like kompakte som ved forrige høring.  De protesterer mot høyhuset i Knud Holmsgate (misjonskirkens tomt). De mener at det ligger for nær St. Olavs bygningene, er alt for høyt, estetisk forstyrrende og vil gi store skyggevirkinger.  Høyhuset på St. Franciskus tomten er skremmende høy og vil virke hødeleggende for St. Olav komplekset. Den gamle bygningen er dessuten vernet.  Påbygging på Nordeabygningen vil danne en bastant mur mot St. Olav. De advarer mot foreslåtte høyhus og bygningsmasse. Det passer dårlig til omgivelsene, trehusbyen og Stavangers tradisjonelle byggeskikk.			Tas til orientering Kommunen har prioritert høy utnyttelse i St. Olav på grunn av nærhet til knutepunktet/stasjonsområdet. Planen gir rom for å vurdere høyhusbebyggelse med mer enn 8 etasjer i St. Olav gitt at kvalitet for uterom og byrom med gode solforhold styrkes, gatemiljøet styrkes og viktige gang- og sykkelforbindelser etableres, lokalklimatiske forhold ikke vesentlig forverres, viktige siktlinjer og tilpasninger til bebyggelse ivaretas og at det gjennomføres arkitekt-konkurranse i tråd med disse kvalitetskravene.  Det ble i den tredje høringen politisk vedtatt at det for Knud Holms gate 8 kan aksepteres en høyde som ikke vesentlig avviker fra eksisterende høyder i St. Olav. Dette vedtaket medfører at noen av kvalitetskravene i punkt 1.3.1 ikke kan oppfylles, det vil spesielt ha innvirkning på sol/skygge-forhold på Tivolifjellet.

					<p>St. Fransiscus er ikke vernet i gjeldende planer og er heller ikke prioritert for bevaring i kommunedelplan for kulturminner. Kommunen har prioritert å muliggjøre høyere utnyttelse på denne tomten grunnet nærhet til knutepunktet og dermed åpnet for riving av St. Fransiscus. Det kan bygges ny bebyggelse inntil kote + 72 dersom uteromskvaliteter i G28 styrkes og høyde trappes ned mot St. Olavs gate, samt at solforhold på G33 ikke forverres.</p> <p>For St. Svithunsgate 1 tillates det å bygge på taket av Nordea-bygget inntil kote + 49 moh, dersom uteromskvaliteter i G32 og hovedgangnett i St. Svithunsgate styrkes.</p>
Kenneth Wongkham 14.02.18 16/00357-364	Pedersgata	Kenneth Wongkham ønsker bredt fortau på venstre side av Pedersgata (øst), «halv» gågate Det er der denne siden de fleste butikkene, leiligheter og familier med barn er. Han ønsker benker og bord, trær, belysing og mange fotgjengeroverganger for å gjøre det lett å krysse. Han ønsker sykkelvei langs fortau og enveisregulert kjørevei fra sentrum og utover Pedersgata. Dette passer med side for taxiholdeplass og bensinstasjon. Det merkes opp punkt for varelevering. Han mener det vil gi en trygg belyst gate som ivaretar sikkerheten og tilgjengeligheten for beboere og butikker, en god gate for alle.			<p>Tas til orientering. Pedersgata prioriteres for gående og syklende i planen. Den gir derfor rammer for å omdisponere gateareal til gående, syklende og opphold i gata ved å gjøre den enveiskjørt for bil. Det skal gjennomføres et pilotprosjekt for å teste ut løsning i gata.</p>
Kongsgata 30, 34, 36, 41 og 44. Div. eiere, beboere og næringsdrivende 18.03.18 16/00357-447	Kongsgata Stavanger stasjon	Gårdeiere, beboere og næringsdrivende i Kongsgata er kritiske til at Kongsgata både skal løse busway og sykkelfelt i begge retninger og fortau, da de mener at gaten ikke er bred nok. Flere steder på streket er avstand fra husvegg mindre enn 9,5 meter. De ber om at en vurderer å gjøre busstraseen enveiskjørt nordover. Sørgående kjører bussene opp Hospitalsgata og Bergelandsgata og ned til stopp på Bergelandsbrua i stedet De foreslår derfor at bygningsmassen i nye Stavanger stasjon planlegges slik at gir mulighet for at bussene via Bergelandsbrua kan passere rett in på sørgående busway.			<p>Tas til orientering Kongsgata, Klubbgata skal legges til rette som kollektiv og sykkelgate i planen, dvs. uten biltrafikk (jf. temakart og samferdselslinjer i plankartet). Dette vil redusere trafikkbelastningen i gata.</p> <p>Stavanger kommune arbeidet med en opparbeidelsesplan for gata som skal ivareta de ulike hensynene i gata på en bedre måte enn i dag.</p>


			<p>De framhever at nye Stavanger stasjon kan gjøre dette mulig og tungtrafikken i sårbare Kongsgata blir halvert. De legger til at dersom man holder fast på at privatbiler skal ha gjennomkjøringsforbud kommer man ned i en sjettedel av dagens belastning, og man kan få til kompromissløse 2 felts sykkelveier.</p> <p>De peker på at Bergelandsgata er bredere enn Kongsgata, men nok også tåle toveis tungtrafikk dårlig. Den kan bli vitalisert som en enveiskjørt kollektivakse.</p> <p>De peker på at det er viktig å lytte til Kolumbus, men at vi må være forberedt til å betale prisen det koster å legge om bussrutene. De mener det er mer rasjonelt å la billige bussruter bestemme hvordan byen vår skal både se ut, fungerer og utvikles.</p> <p>Med enveiskjøring kan det også vurderes om det kun er behov for begrenset oppgradering av Kongsgata og dermed slipper å grave unødvendig i fredet jord, lang anleggstid mv.</p>		
Leif Isdal 26.02.18 16/00357-367	Havnefronten Holmen Bekhuskaaien	<p>Leif Isdal mener at Holmen er blitt mishandlet i mange år med forskjellige stilarter og parkering. Han mener at Holmen bør reguleres til boligformål og småbåthavn. Han foreslår å forsterk sjøhusstilen, og viser til Scandic Stavanger City Hotel ved Bekhuskaaien som vellykket arkitektur.</p> <p>Han mener at boligene bør være uten parkering og at området bør vitaliseres med grøntarealer, utekafeer, sliten scene og båtliv. Området kan bli en forlengelse av fargegata. Han mener at trafikkadgang fra Skagenkaaien må stenges.</p> <p>Han mener at landarealet på Holmen kan økes betydelig med utfylling i sjø. Han ser forslaget om bystrand som tullete og tåpelig.</p> <p>Han mener at dersom Vågen skal bli småbåthavn må det bygges moloer fra begge sider.</p>		<p>Tas til etterretning.</p> <p>Planen sikrer en sikret en sammenhengende havnepark. Havneparken kobler sammen de forskjellige utbyggingsområdene langs havnefronten og skal sikre gode forbindelser for syklende og gående. Byrommene i havneparken skal etableres slik at det er gode solforhold og attraktive oppholdssoner med mulighet for forskjellig type aktivitet, eksempelvis lek, havnebad, kontakt med sjø, mulighet for kanaler og grønne kvaliteter. Blå promenade er gjennomgående i hele området og sikrer offentlig tilgjengelig sjøfront.</p> <p>Planen forutsetter at hovedløsningene detaljeres nærmere i felles planprogram for havnefronten.</p>	

<p>LINK pva Castelar Investment Managem nt AS</p> <p>26.02.18</p> <p>16/00357- 369</p>	<p>Lagårdsveien</p>	<p>LINK gir innspill på vegne av Castelar Investment Management AS som representant for grunneiere av Lagårdsveien 78-80, felt E14 i plankartet. De viser til plankartet, og at området foran bygningene vil bli sterkt innskrenket med regulert veiareal helt inn til bygningskroppen.</p> <p>LINK påpeker at Lagårdsveien 78 er en viktig historisk bygning som skal rehabiliteres. De antar at veiarealet inn til bygningskroppen vil bli justert i detaljregulering. De understreker betydningen av å beholde areal foran bygningen og ber om at traseen for bussveien forbi Lagårdsveien 78-80 minskes i bredde, for å tilpasse eksisterende vegetasjon og bebyggelse. De ber også om at det settes av plass foran bygningene til en forplass og sikre god adkomst for brukerne av bygningene. De mener at trekket langs veien må bevares.</p> <p>De ber om en mer smidig vurdering av profilene som tas i bruk langs Lagårdsveien, der et urbant verdigrunnlag legges til grunn for valget.</p> <p>De savner en visjon, et verdigrunnlag, for utvikling av områdene rundt holdeplassene som fremtidige løsninger kan tuftes på. De peker på at bymessige kvaliteter fordrer en forståelse av samspillet mellom bebyggelse, gateløp og plasser slik at bussveien ikke blir en 5 mil lang barriere, og at især sentrumsnære områder utformes med tilpasning til eksisterende kvaliteter.</p>		<p>Tas til orientering</p> <p>I dette området opprettholder planen visning av samferdselsformål fra høringen. Dette for å ivareta tilstrekkelig areal for å dekke Bussveiens behov for egne kollektivfelt og tilrettelegging for gående og syklende samt holdeplass-behov. Endelig areal avklares i reguleringsplan for Bussveien.</p>
<p>Lund + Slaatto arkitekter</p> <p>02.02.18</p> <p>16/00357- 418</p>	<p>Generell Utbyggings- omfang Vern</p>	<p>Lund + Slaatto arkitekter mener at planbeskrivelsen gir en misvisende fremstilling av planens reelle arealpotensial. De savner oppdatert framstilling per område og delfelt fra første høring. De har foretatt kontrollberegninger av tallene og avdekket feil i feltutregningene. Planen underkommuniserer det faktiske arealpotensialet i de egentlig sentrumsnære områdene (dvs. utenom Paradis og Stavanger øst).</p> <p>De mener at det er viktig å legge til rette for arbeidsplass-bygg. De viser til kartillustrasjon som viser fordeling av potensielle prosjekter for sentrumsnære områder i planen</p>		<p>Tas til orientering</p> <p>Det er flere merknader og innspill til temaet; utbyggingsomfang/vern/ivaretagelse av eksisterende stedlige kvaliteter i sentrum. Overordnet strategi i planen er å legge til rette for utvikling nært opp til de delene av sentrum som er regulert til bevaring/vern som følge av store verneverdier. Strategien bygger på en vurdering av at vernet bebyggelse mm, vil få økt bruk/økt attraktivitet gjennom at det legges til rette for ny</p>


			<p>De skulle ønske at det hadde vært gjennomført langt mer omfattende forstudier for havnefronten og stasjonsområdet.</p> <p>De mener at det foreligger en for ensidig bevaring av historisk bebyggelse av lav verdi som ødelegger for utviklingsmulighetene i Løkkeveien, Bergelandsgata og Lagårdsveien.</p> <p>De anbefaler at nåværende høringsutkast ikke vedtas i sin nåværende form.</p>		<p>aktivitet, tett opp til disse områdene. For mer utdypende gjennomgang av dette temaet vises til planbeskrivelse og konsekvensutredning. Det har vært mye diskusjon i høringen om omfanget av utbygging. Utbyggingspotensial på delområdenivå er gjennomgått og kvalitetssikret dette er framlagt for arkitektfirmaet Lund+Slatto til orientering. Disse er presentert i planbeskrivelsen.</p>
	Havnefronten		<p>De mener at planen legger opp til en for "glissen" ny bebyggelse langs havnefronten mot nord til at dette vil kunne bli et samlet, velfungerende sentrumsområde.</p>		<p>Tas til orientering. For Holmen og resten av havnefronten (A1 - A4) skal bebyggelsen ha en høydevariasjon mellom 3 - 6 etasjer. Maks kotehøyde er k+22 moh. Det tillates ikke stor sammenhengende basebebyggelse og viktige siktlinjer skal ivaretas. Det er gjort endringer i kart, visning og bestemmelser for havnefronten som skal bidra til en mer bymessighet.</p> <p>Det ble i den tredje høringen lagt frem illustrasjoner som viste utbyggingspotensiale i forskjellige delområder. Illustrasjonene som fulgte behandlingen er ikke førende for hvordan områdene skal utformes, de er mulighetsstudier brukt som et verktøy for å sette makshøyde og utnyttelse for områdene. Utforming av bebyggelse vil være et tema på reguleringsplannivå.</p>

			De mener de at planen viderefører og forsterker den dårlige bebyggelsesstrukturen i St. Olavs kvartal, med tilsvarende uheldige konsekvenser for området rundt Breiavannet.		Tas til orientering. Kommunen har prioritert høy utnyttelse i St. Olav på grunn av nærhet til knutepunktet/stasjonsområdet. Planen gir rom for å vurdere høyhusbebyggelse med mer enn 8 etasjer i St. Olav gitt at kvalitet for uterom og byrom med gode solforhold styrkes, gatemiljøet styrkes og viktige gang- og sykkelforbindelser etableres, lokalklimatiske forhold ikke vesentlig forverres, viktige siktlinjer og tilpasninger til bebyggelse ivaretas og at det gjennomføres arkitekt-konkurranse i tråd med disse kvalitetskravene.
MAD Stavanger AS 18.03.18 16/00357-413	Høyhusbebyggelse på Nordea-bygget	MAD Stavanger referer til pågående arbeid med regulering av utbygging på Nordeabygget. I utkast til reguleringsplan er bygget er endret til 14. etg., hvor 3 er eksisterende bebyggelse. Bygget skal trappes gradvis ned, slik at det er en liten del av bygget som når full høyde (K63,5). De viser til at på grunn av byggets plassering vil det i svært liten grad påvirke eksisterende solforhold for naboer (sol/skygge diagram). Grøntareal/lek er løst ved å plassere det over eksisterende parkeringsdekke mot St. Olavsgate. Det foreslås hevet en etasje for å knytte det sammen med et felles uteareal som vil bli opparbeidet på taket av Nordeabygget. De påpeker at dette også gjør det mulig å gjøre om deler av eksisterende parkering til næring i form av publikumsrettet virksomhet mot St. Olavs gate og bidra til å revitalisere området. MAD ønsker at deres vurderinger om økte høyder og et hevet uteareal mot St. Olavs gate blir tatt inn som endringer i endelig sentrumsplan.	 	Tas til orientering. For St. Svithunsgate 1 tillates det å bygge på taket av Nordea-bygget inntil kote + 49 moh, dersom uteromskvaliteter i G32 og hovedgangnett i St. Svithunsgate styrkes.	
MAD Stavanger AS pva. Schmidt Hammer Lassen Architects	St. Olav Høyhus Knud Holms gate	MAD Stavanger AS er engasjert av Schmidt Hammer Lassen Architects på vegne av Base Property for å bistå med regulering og konsekvensutredning av Knud Holms gate 8. De viser til tidligere innspill.  De peker på at det bygg på kun 8 etasjer ikke er realiserbart for Misjonskirken, Base Prperty AS eller andre		Tas til etterretning. Kommunen har prioritert høy utnyttelse i St. Olav på grunn av nærhet til knutepunktet/stasjonsområdet. Planen gir rom for å vurdere høyhusbebyggelse med mer enn 8 etasjer i St. Olav gitt at kvalitet for uterom og byrom med gode solforhold	

<p>og Base Property</p> <p>18.03.18</p> <p>16/00357-441</p>			<p>eiendomsutviklere. De sammenligner sol/skyggediagram og viser til at Sentrumsplanens høringsutkast i 2016 på 15-16 etg. og deres forslag på 18 etg. ikke har konsekvenser for Tivolifjellet og parken. En høyde på 8 etg. gir kun bedre solforhold i juni, sen ettermiddag.</p> <p>De mener at det er viktig å opparbeide flere større offentlige og grønne møteplasser i sentrum. G23b er allerede regulert til park, men er ikke opparbeidet som et attraktivt byrom og oppholdsareal. De ønsker at en ser G23a og b i sammenheng for å skape en stor grønn park i St. Olav.</p> <p>De viser til bestemmelsen om nytt høyhus i Knud Holms gate 8. De ønsker at bestemmelsen opprettholdes og at fastsetting av endelig høyde overlates til KU på detaljnivå. De viser til kvalitetskravene for utvikling av høyhus. De mener at alle kvalitetskrav skal legges til grunn i detaljreguleringen.</p> <p>Det vises til ytterligere kvalitetsbestemmelser og viser til at planen deres legger opp til høy energieffektivitet, høy arkitektonisk kvalitet, offentlig tilgjengelig kafé, mesanin, tilgjengelig utsiktsetasje og oppgraderinga v uterom.</p>		<p>styrkes, gatemiljøet styrkes og viktige gang- og sykkelforbindelser etableres, lokalklimatiske forhold ikke vesentlig forverres, viktige siktlinjer og tilpasninger til bebyggelse ivaretas og at det gjennomføres arkitekt-konkurranse i tråd med disse kvalitetskravene.</p> <p>Det ble i den tredje høringen politisk vedtatt at det for Knud Holms gate 8 kan aksepteres en høyde som ikke vesentlig avviker fra eksisterende høyder i St. Olav. Dette vedtaket medfører at noen av kvalitetskravene i punkt 1.3.1 ikke kan oppfylles, det vil spesielt ha innvirkning på sol/skygge-forhold på Tivolifjellet.</p>
<p>MAD Stavanger AS pva. Michel Hermes</p> <p>14.03.18</p> <p>16/00357-406</p>			<p>Mad arkitekter Stavanger AS representerer grunneier av Lervigsveien 14A og B i østre bydel. De viser til at gjeldende regulering for området åpner for et høyhus i nordre delen av BK1 (gjeldende plan). KDP presiserer at ikke andre høyhus er tillatt enn de som er nevnt i sentrumsplanen. BK1 er ikke nevnt. De ber om at utnyttelsesgraden ikke blir redusert slik det reviderte planforslaget legger opp til, men at det stilles krav til kvalitet som vil styrke utvikling av attraktive områder i sentrum. Da gjeldende reguleringsplanen åpner for høyhus ber de alternativt at bestemmelsene åpner for at utnyttelsen kan økes i de områdene så lenge det ikke går på bekostning av kvalitetskravene. De ønsker at retningslinjen om minimumskrav til enten 20% bolig eller næring, begrenses til sentrumsformål.</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Planen gir justerte føringer for utnyttelse og en generell høydebegrensning på 8 etasjer i hele planområdet. Planens retningslinjer for utnyttelsesgrad (§ 1.3) er kvalitetssikret.</p>

<p>Margit Ulven</p> <p>18.03.18</p> <p>16/00357-456</p>	<p>Pedersgata</p>	<p>Margit Ulven viser til deltakelse i workshop om Pedersgata og at det i hennes gruppe med næringsdrivende i gata. Hun referer til at det er delte meninger om enveiskjøring av gata. Hun mener at gata har for mye trafikk, at det er ødeleggende for området og ønsker at gata stengt for gjennomkjøring både fra øst og vest. Hun mener videre at sykkelsti for gående og syklende ikke er en god kombinasjon. Pedersgaten er en typisk handelsgate med mye gående som krysser gaten. Hun mener at en sykkelsti gir anledning til høy fart på sykkel og er farlig for gående. Brostein virker fartsdempende og vil at resterende brostein i gaten blir vernet.</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Pedersgata prioriteres for gående og syklende i planen. Den gir derfor rammer for å omdisponere gateareal til gående, syklende og opphold i gata ved å gjøre den enveiskjørt for bil. Det skal gjennomføres et pilotprosjekt for å teste ut løsning i gata.</p>
<p>Norconsult pva. Sameiet Kannikbakken 6</p> <p>16.03.18</p> <p>16/00357-435</p>	<p>Nordea-bygget</p>	<p>Norconsult representerer Kannikbakken 6. De mener at fortetting av den karakter som er foreslått i St Olav er uheldig. De mener at foreslått utvidelse av Olav Vs gate 11 planens krav til kvalitet. De mener at den foreslåtte fortetting klart vil forringe kvaliteten på by- og uterom i området. Dette gjelder både i passasjen mellom husene, men også områdene på baksiden som er regulert til grønnstruktur. Både solforholdene og følelse av luft mellom bygningene vil bli forverret. De mener at fortettingen ikke styrker gatemiljøet eller viktige gang- og sykkelforbindelser eller kvaliteter til mellomrommet mellom bygningene. Det vil gi en negativ følelse av tetthet/dysterhet når man skal bevege seg i en smal passasje omgitt av så høye bygg på begge sider. De antas at fortettingen vil medføre at mellomrommet vil fremstå som en vindtunnel, og skape et utrivelig miljø for gående. Sett fra Breiavatnet vil det også ødelegge «rytmen» mellom de høye byggene. De mener at det alternativt bør bygges i høyden på eksisterende høye bygg for å unngå å fylle igjen de åpne rommene som nå gjenstår i området. Takflaten på Olav V's gate nr.11 kan i stedet benyttes til felleskapets beste fremfor å bygge i høyden.</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>For St. Svithunsgate 1 tillates det å bygge på taket av Nordea-bygget inntil kote + 49 moh, dersom uteromskvaliteter i G32 og hovedgangnett i St. Svithunsgate styrkes.</p>



					
	<p>Norsk oljemuseum</p> <p>19.03.18</p> <p>16/00357-400</p>	<p>Havnefronten Holmen Havnebad</p>	<p>Norsk Oljemuseum (NO) viser til tidligere uttalelser til planen. De mener at planforslaget viser en for omfattende utfylling av Børevigå, og at dette vil forringe de arkitektoniske kvalitetene ved Norsk Oljemuseum – et av få signalbygg i vår region. De mener at det endringer i det foreliggende forslaget ivaretar bedre hensynet til museets beliggenhet og arkitektur, men er fortsatt kritisk til volum og utforming av utfylling i sjø og bebyggelse på Holmen. De ønsker at bebyggelsen blir trukket tilbake, slik at museumbygget får en mest mulig fremskutt posisjon.</p> <p>Syns det er positivt at den utvendige dominerende kaien fra det opprinnelige forslaget er fjernet. De anmoder om at det legges inn krav om oppbrutte bygningsstruktur på nord-vest siden av museet, mot Børevigå.</p> <p>NO ønsker ikke en lang kaifront som stenger museet inne og støtter gjeldende forslag om å anlegge en ny cruisekai ytterst på Skansekaia og i Bjergsted. De støtter også å beholde nåværende kaifront Steinkarkaia/Kjerringholmen/Geoparken mot Jorenholmen – framfor å gi plass til en bystrand. De ser gjerne at det legges til rette for</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Langs havnefronten er det sikret en sammenhengende havnepark. Havneparken kobler sammen de forskjellige utbyggingsområdene langs havnefronten og skal sikre gode forbindelser for syklende og gående. Byrommene i havneparken skal etableres slik at det er gode solforhold og attraktive oppholdssoner med mulighet for forskjellig type aktivitet, eksempelvis lek, havnebad, kontakt med sjø, mulighet for kanaler og grønne kvaliteter. Blå promenade er gjennomgående i hele området og sikrer offentlig tilgjengelig sjøfront.</p>

			<p>bading fra Kjeringsholmen. De mener at et havnebad er en langt bedre løsning enn en bystrand.</p> <p>Museet mener det er viktig å beholde området med Geoparken som en stor sammenhengende flate.</p>		
	<p>Oddbjørg og Sverre Mikal Thormodsen</p> <p>01.03.18</p> <p>16/00357-372</p>	<p>St. Olav Knud Holms gate</p>	<p>Oddbjørg og Sverre Mikal Thormodsen er eier i St. Olavsgate 6. Han mener at et nybygg i Knud Holms gate 8 må justeres ytterligere ned (trappereduksjon i forhold til eksisterende bygg), slik at byromskvalitetene i området ikke reduseres.</p>		<p>Det ble i den tredje høringen politisk vedtatt at det for Knud Holms gate 8 kan aksepteres en høyde som ikke vesentlig avviker fra eksisterende høyder i St. Olav. Dette vedtaket medfører at noen av kvalitetskravene i punkt 1.3.1 ikke kan oppfylles, det vil spesielt ha innvirkning på sol/skygge-forhold på Tivolifjellet.</p>
	<p>Parken borettslag</p> <p>11.02.18</p> <p>16/00357-358</p>	<p>St Olav Stavanger stasjon Kannik Prestegård</p>	<p>Parken borettslag (PBRL) viser til brev av 09.01.16 og utfordringene planlagt bebyggelse ved Stavanger stasjon og St. Olav gir. De mener fremdeles at turistforeningens hus bør bli værende og at en bør utvide grøntarealet rundt eiendommen.</p> <p>PBRL mener at høyblokker på stedet for turistforeningens hus, vil stenge for lys og sol for beboerne i Prestegårdsbakken 8 og 10. De ønsker at byggehøyden for de nye byggene ned mot Tivolihøyden blir redusert, maksimum 6-8 etasjer. Kunne ikke finne høydene på de to byggene langs Olav Vs gate.</p> <p>Forøvrig holder beboere i Prestegårdsbakken nr. 8-10 fast ved synspunkt i brev av 1/9-16, og 01/6-17 om påbygg på taket av Nordea Bank bygget.</p>		<p>Kommunen har prioritert høy utnyttelse i St. Olav på grunn av nærhet til knutepunktet/stasjonsområdet. Planen gir rom for å vurdere høyhusbebyggelse med mer enn 8 etasjer i St. Olav gitt at kvalitet for uterom og byrom med gode solforhold styrkes, gatemiljøet styrkes og viktige gang- og sykkelforbindelser etableres, lokalklimatiske forhold ikke vesentlig forverres, viktige sikotlinjer og tilpasninger til bebyggelse ivaretas og at det gjennomføres arkitekt-konkurranse i tråd med disse kvalitetskravene.</p> <p>For St. Svithunsgate 1 tillates det å bygge på taket av Nordea-bygget inntil kote + 49 moh, dersom uteromskvaliteter i G32 og hovedgangnett i St. Svithunsgate styrkes.</p> <p>Kannik prestegård kan flyttes i forbindelse med utbygging av stasjonsområdet (E5a). Flyttingen skal primært skje innenfor/ i nærheten av det området som er definert som Kannik prestegård. Det skal avgjøres hvor prestegården skal flyttes på</p>

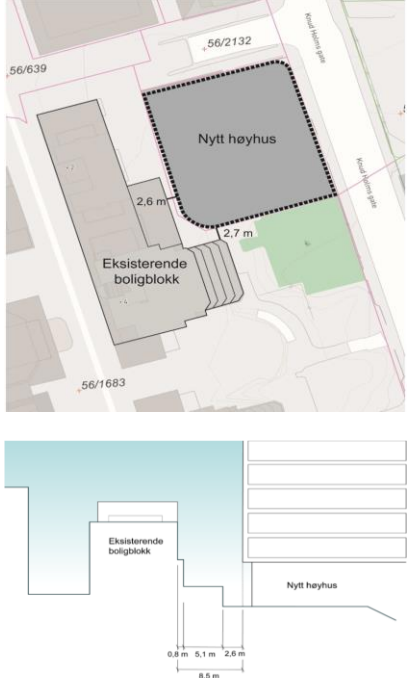

					reguleringsnivå. Utbygging av E5a kan ikke starte før Kannik prestegård er flyttet.
Leif Isdal Parken borettslag			Mener at det planlegges motsatt av sentrumsplanens intensjon om bilbruk, og viser til økt parkeringsareal.		Tas til etterretning. Innenfor sone 1a tillates kun følgende nye eller utvidede parkeringsanlegg: Fiskepiren inntil 800 plasser (100 % offentlig tilgjengelig) og Holmen inntil 100 plasser (20 % offentlig tilgjengelig). Dette forutsetter rekkefølgekrav §1.8, dvs. at Jorenholmen rives.  I hele planområdet kan kommunen samtykke til frikjøp for bilparkering tilsvarende p-kravet.
28.02.18  16/00357-436					
Randi og Gunnar Håland	St. Olav Knud Holms gate St Fransiscus Nordea-bygget	Beboere i fjerde etasje i St. Olavs gate 13. De slutter seg til uttalelse fra Kari og Knud Helliesen i andre høring. De protesterer mot høyhuset i Knud Holmsgate (misjonskirkens tomt). De mener at det ligger for nær St. Olavs bygningene, er estetisk forstyrrende og vil gi store skyggevirksomheter.	Tast til...	Det ble i den tredje høringen politisk vedtatt at det for Knud Holms gate 8 kan aksepteres en høyde som ikke vesentlig avviker fra eksisterende høyder i St. Olav. Dette vedtaket medfører at noen av kvalitetskravene i punkt 1.3.1 ikke kan oppfylles, det vil spesielt ha innvirkning på sol/skygge-forhold på Tivolifjellet.	
Ikke datert  16/00357-384	Høyhus	De mener at høyhus på St Fransicustomten ligger for nært St. Olavsbygningene og er for høyt. De viser vider til at bygningen er vernet.  De mener at påbygget på Nordeatomten vil danne en bastant mur.		St. Fransiscus er ikke vernet i gjeldende planer og er heller ikke prioritert for bevaring i kommunedelplan for kulturminner. Kommunen har prioritert å muliggjøre høyere utnyttelse på denne tomten grunnet nærhet til knutepunktet og dermed åpnet for riving av St. Fransiscus. Det kan bygges ny bebyggelse inntil kote + 72 dersom uteromskvaliteter i G28 styrkes og høyde trappes ned mot St. Olavs gate, samt at solforhold på G33 ikke forverres.	
					For St. Svithunsgate 1 tillates det å bygge på taket av Nordea-bygget inntil kote + 49 moh, dersom uteromskvaliteter i G32

					og hovedgangnett i St. Svithunsgate styrkes.
		Stavanger stasjon	De mener at alle varianter av bebyggelsen på Stavanger stasjon er for bastant og vil stå i kontrast til omgivelsene og Breiavatnet.		Tas til orientering. Planen legger alternativ A til grunn for utvikling av området.
		Høyhus	De advarer mot planens foreslåtte høyhus og bygningsmasse, som passer dårlig til omgivelsene, trehusbyen og Stavangers tradisjonelle byggeskikk.		Tas til orientering. Kommunen har utviklet en høyhusstrategi som peker på hvilke områder i sentrum en kan innpasse høyhus. (Bebyggelse over 8 etasjer). Det er plukket ut tre områder, H1 som omfatter knutepunktet/stasjonsområdet, St. Olav og Olav Vs gate, H2 som omfatter området ved Paradis stasjon og H3, som er østre del av Bekhuskaien og området øst for Bekhuskaien. I disse områdene åpnes det for høyhus dersom en kvalitetskravene i punkt 1.3.1 kan oppfylles. Det skal avholdes arkitektkonkurranse for områdene i tråd med kvalitetskravene.
	Reidar Kleiven 14.03.18 16/00357-391	St. Olav	Reidar Kleiven mener at planen er forbedret, men at bygningene fremdeles er for høye og kompakte. Lys/skygge blir betydelig påvirket i område ved St. Olav og ved Breiavannet.		Tas til orientering Kommunen har prioritert høy utnyttelse i St. Olav på grunn av nærhet til knutepunktet/stasjonsområdet. Planen gir rom for å vurdere høyhusbebyggelse med mer enn 8 etasjer i St. Olav gitt at kvalitet for uterom og byrom med gode solforhold styrkes, gatemiljøet styrkes og viktige gang- og sykkelforbindelser etableres, lokalklimatiske forhold ikke vesentlig forverres, viktige siktlinjer og tilpasninger til bebyggelse ivaretas og at det gjennomføres arkitektkonkurranse i tråd med disse kvalitetskravene.
	Ryfylke dampskibsselskap AS 18.03.18	Havnefronten Veteranbåthavn Gjestehavn	Ryfylke Dampskibsselskap AS (RDS) mener at mange gode forslag er blitt enda bedre og vurderer det slik at flere av deres innspill er hørt og tatt inn i planen.  De mener det er storartet at Kjeringsholmen-Steinkarkaien-Jorenholmen pekes ut som Stavanger havnepark, men		Tas til etterretning Langs havnefronten er det sikret en sammenhengende havnepark. Havneparken kobler sammen de forskjellige utbyggingsområdene langs havnefronten og skal sikre gode

16/00357-426		<p>advarer mot å begrense området slik at det bare blir plass til et fåtall gamle fartøyer. Da kan det fort bli en statisk kulisse med begrenset formidlingsevne De mener at det bør vektlegges en bygningsmasse som vil invitere til folkeliv.</p> <p>De er positivt form på bygningsmassen på Jorenholmen i planforslaget, med bygninger som inviterer til folkeliv. Toppetasjen og takflatene på disse bygningene gir oss uteområder med panoramautsikt og kan bli en attraksjon i seg selv.</p> <p>De anbefaler forslag til veteranbåthavn som i alternativ 1. Denne løsningen gir den beste, og samtidig mest funksjonelle og tidsriktige gjengivelse av området som var helt sentralt for trafikken til byøyene og Ryfylke. I det andre forslaget er kaifronten beholdt som i dag. Dette forslaget vil gi et mindre tydelig bilde av fortidens havn. Det blir feil når sjøhusrekkene blir stående langt inn på land og kanskje avskjæres med en lekeplass og andre moderne elementer mellom fartøyene og sjøhusrekken.</p> <p>Ved Holmen mener de at det må være en kaikant hvor folk kan ferdes og småbåter legge til. De er skeptisk til forslaget om flytebrygger på begge sider av Vågen. De mener det er overdrevent å båndlegge store deler av Vågen som gjestehavn.</p>		<p>forbindelser for syklende og gående. Byrommene i havneparken skal etableres slik at det er gode solforhold og attraktive oppholdssoner med mulighet for forskjellig type aktivitet, eksempelvis lek, havnebad, kontakt med sjø, mulighet for kanaler og grønne kvaliteter. Blå promenade er gjennomgående i hele området og sikrer offentlig tilgjengelig sjøfront.</p> <p>Planen legger til rette for økt liggeplass for veteranbåter ved Kjerringholmen/Steinkarkaaien. Løsninger konkretiseres nærmere på lavere plannivå.</p> <p>Planen legger til rette for økt gjestehavnkapasitet på Holmen, Børeviga og vest for Jorenholmen. Gjestehavn i Vågen opprettholdes som i dag.</p>
Rødne trafikk AS 18.03.18 16/00357-424		<p>Rødne trafikk AS (RT) viser til betydning av sentral plassering av tilbud om båtturer for turister mv. og viser til at det fraktes fra Vågen alene over 200.000 turister per år til attraksjoner i fjorden, utenom den ordinære rutetrafikken. Det forventes vekst.</p> <p>Viser til planforslaget og mener det er uklart hvordan den tidligere plasseringen av den offentlige gjestehavnen ved Jorenholmen skal løses ved utvidet anlegg i Vågen. De peker på planens forslag til en utvidelse av gjestehavnen i indre Vågen ikke må gå på bekostning av behovet for reiselivsnæringens aktører. De ber om at reiselivsnæringens behov ivaretas i planen.</p>		<p>Tas til etterretning. Planen legger til rette for økt gjestehavnkapasitet på Holmen, Børeviga og vest for Jorenholmen. Gjestehavn i Vågen opprettholdes som i dag.</p>

<p>Sameiet Bjergsted terrasse</p> <p>12.02.18</p> <p>16/00357-359</p>	<p>Sandvigå</p>	<p>Sameiet Bjergsted terrasse peker på at utbygging av ny kailinje med utvidelse av bakenforliggende areal utelukker hensiktsmessig bruk av det tiltaket som kommer først, mens bygging av tiltak nummer to foregår. De viser videre til at de nå har nå bodd mer og mindre på en sammenhengende anleggsplass i Bjergsted i 28 år, og tålegrensen er nådd for ytterligere prosjekter som dras i langdrag. De mener derfor at begge deler realiseres samtidig.</p> <p>De peker på at hotell og ny kailinje med cruisebåter er utfordrende. Sandvigå er lang og trang. De mener derfor at utbygging vil gi trafikale utfordringer. De oppsummerer med at de to prosjektene utelukker hverandre gjensidig. Hvis noe overhodet skal gjøres, må ett velges.</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Planen er tilpasset fortsatt havnedrift i Stavanger havn med vekt på nasjonal rutetrafikk, cruise og liggeplass. Løsningene er justert gjennom flere høringer som følge av dialog med havneaktørene. Planen stiller krav til reguleringsplan for ny kai må omfatte adkomst til hoved- eller samleveinett. Det er vanskelig å stille krav til samtidigheten i byggeprosjektene.</p>
<p>Sameiet Kannik- bakken 6</p> <p>18.03.18</p> <p>16/00357-435</p>	<p>St. Olav</p>	<p>Sameiet Kannikbakken 6 protesterer på det sterkeste endringene som er lagt inn i sentrumsplanen som omhandler utbygging av St. Svithunsgate 1 (Nordea), parkanlegg G33 og utbygging av St. Franciskus.</p> <p>De er sjokkert over at kommunen har direkte kopiert utbyggers ønske i revidert sentrumsplan. De viser til at planer for høyhuset i Knud Holmsgate 8 er blitt redusert til å etasjer av hensyn til omkringliggende bebyggelse. De mener at å åpne opp for høyhus med maksimal høyde tilsvarende bebyggelse på taket til Nordea vil være en provokasjon mot beboere i Kannikbakken 6 og forskjellbehandling.</p> <p>De viser vider til kvalitet på eksisterende samspillende arkitektur som de mener bør bevares. De viser også til planens konsekvensvurdering der det for tema bylandskap, sol/skygge og kulturminneinteresser vurderes negativt.</p> <p>Sameiet peker også på konsekvenser i byggeperioden og for kvaliteter i St. Olav når bygg står ferdig. De viser til andre byer, og mener at det er lite trolig at St. Olav og området rund vil drastisk forandre karakter med parkanlegg og økt innbyggertall i området. De mener at</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Kommunen har prioritert høy utnyttelse i St. Olav på grunn av nærhet til knutepunktet/stasjonsområdet. Planen gir rom for å vurdere høyhusbebyggelse med mer enn 8 etasjer i St. Olav gitt at kvalitet for uterom og byrom med gode solforhold styrkes, gatemiljøet styrkes og viktige gang- og sykkelforbindelser etableres, lokalklimatiske forhold ikke vesentlig forverres, viktige siktlinjer og tilpasninger til bebyggelse ivaretas og at det gjennomføres arkitekt-konkurranse i tråd med disse kvalitetskravene.</p> <p>For St. Svithunsgate 1 tillates det å bygge på taket av Nordea-bygget inntil kote + 49 moh, dersom uteromskvaliteter i G32 og hovedgangnett i St. Svithunsgate styrkes.</p> <p>St. Fransiscus er ikke vernet i gjeldende planer og er heller ikke prioritert for bevaring i kommunedelplan for kulturminner. Kommunen har prioritert å muliggjøre høyere utnyttelse på denne tomten grunnet nærhet til knutepunktet</p>

			<p>realiserte byggeplaner på Nordeataket og St. Franciskus vil skyggelegge parken store deler av dagen.</p> <p>De mener at en hevet park vil «hermetisere leiligheten i etasjen over gateplanet og legekantorene med fasade mot sør, og føre til uakseptabelt innsyn for leilighetene på nivået over.</p> <p>De mener at ingen av kriteriene i planenes bestemmelse 1.3 – pkt. 1.3.1 blir møtt</p> <p>De påpeker at kan forventes at S/S Kannikbakken 6 vil ta i bruk rettslige virkemidler for å stoppe enhver utbygging hvis planen vedtas i sin nåværende form.</p>		<p>og dermed åpnet for riving av St. Fransiscus. Det kan bygges ny bebyggelse inntil kote + 72 dersom uteroms kvaliteter i G28 styrkes og høyde trappes ned mot St. Olavs gate, samt at solforhold på G33 ikke forverres.</p> <p>Det ble i den tredje høringen politisk vedtatt at det for Knud Holms gate 8 kan aksepteres en høyde som ikke vesentlig avviker fra eksisterende høyder i St. Olav. Dette vedtaket medfører at noen av kvalitetskravene i punkt 1.3.1 ikke kan oppfylles, det vil spesielt ha innvirkning på sol/skygge-forhold på Tivolifjellet.</p> <p>Det er behov for å styrke eksisterende byrom og legge til rette for flere gode byrom med gode uteoppholds kvaliteter i St. Olav. Det mangler gode uteoppholdsrom med kvalitet og gode solforhold på bakkeplan. Dette skal styrkes ved at det legges inn flere nye byrom i St. Olav og at det stilles krav til at nye utbyggingsplaner skal bidra til opparbeidelsen av disse. I tillegg skal gang/sykkelforbindelsen gjennom St. Olav styrkes ved at det tilrettelegges for bedre koblinger mot Olav Kyrres gate.</p>
--	--	--	--	--	--

<p>Sameiet St. Olav</p> <p>14.12.17</p> <p>16/00357-344</p>	<p>St. Olavs gate</p>	<p>Sameiet St. Olav viser til tidligere merknad 25.09.2016. Innspillet gjelder forslag tilknyttet delfelt B10a og B10b i plankartet.</p> <p>De viser til at forslaget til sentrumsplan legger opp til 8 etasjer på for utbygging på nabotomten i Knud Holms gate, men at politikere ønsker et bygg på 20 etasjer som opprinnelig lå som 26 etasjer. De mener at dette vil få negative innvirkninger på eksisterende bebyggelse i St. Olavskvartalet, deriblant sol-/skyggeforhold, tap av utsikt og økt vind. De mener at nye bygninger må plasseres innenfor egne eiendomsgrenser. Sameiet protesterer derfor på forslag om høyhus i Knud Holms gate.</p> <p>De konstaterer at forslaget krever detaljplan for felt B10a og B10 b og at forhold som arkitektur, lokalklima, sol-/skyggeforhold med mer, skal vektlegges i planarbeidet. Sameiet er bekymret over at flere av disse forholdene ikke lar seg tilfredsstillende og ber om at disse vurderingene blir gjennomført, før høydene plasseres i KDP-sentrum.</p> <p>De tilfreds med at det kreves at detaljplan skal utarbeides samlet for delfelt B10a og B10b, og ber om at dette kravet opprettholdes.</p>		<p>Tas til orientering. Kommunen har prioritert høy utnyttelse i St. Olav på grunn av nærhet til knutepunktet/stasjonsområdet. Planen gir rom for å vurdere høyhusbebyggelse med mer enn 8 etasjer i St. Olav gitt at kvalitet for uterom og byrom med gode solforhold styrkes, gatemiljøet styrkes og viktige gang- og sykkelforbindelser etableres, lokalklimatiske forhold ikke vesentlig forverres, viktige siktlinjer og tilpasninger til bebyggelse ivaretas og at det gjennomføres arkitekt-konkurranse i tråd med disse kvalitetskravene.</p> <p>Det ble i den tredje høringen politisk vedtatt at det for Knud Holms gate 8 kan aksepteres en høyde som ikke vesentlig avviker fra eksisterende høyder i St. Olav. Dette vedtaket medfører at noen av kvalitetskravene i punkt 1.3.1 ikke kan oppfylles, det vil spesielt ha innvirkning på sol/skygge-forhold på Tivolifjellet.</p>
<p>Smedvig Eiendom AS</p> <p>16.03.18</p> <p>16/00357-412</p>	<p>Generell Mål og utbyggingsomfang</p>	<p>Smedvig Eiendom AS (SE) viser til at de i uttalelsen vektlegger elementer som de mener er vesentligst for å ivareta en helhetlig og realiserbar plan. De påpeker at planens utforming og detaljering slik den foreligger er krevende å sette seg inn i og forstå. De påpeker at de mest omfattende endringene skyldes innsigelser fra offentlige myndigheter og spør, med referanse til regionalplanen og statens ambisjoner og forventinger til knutepunkts- og sentrumsutvikling, om sektorinteressene tillegges uforholdsmessig vekt, på bekostning av helhetlige vurderinger og gode, balanserte løsninger. De understreker SE interesse for fortsatt å ta medansvar for ivaretagelse av byens særpreg og identitet og at kommentaren ikke må leses som motstand mot vern. De ber om at endelig plan må dokumentere utviklingspotensialet</p>		<p>Tas til orientering. Slik målet har vært for planarbeidet legger planen til rette for et betydelig utbyggingsomfang. Det er i bestemmelsesområdene angitt høyder og andre kvalitetskrav som styrer utbyggingspotensialet. Utbyggingsomfanget er redusert etter hovedhøringen på bakgrunn av innsigelser, merknader og faglige vurderinger. Det utbyggingsomfanget planen legger til rette for er balansert mot andre viktige hensyn, som behov for byrom, grøntområder, bevaringshensyn, siktlinjer og tilpasning til eksisterende situasjon. Det tillates ikke</p>



			<p>og planens realiserbarhet. De viser til at det er «duknet» opp nye siktlinjer, plassdannelser og byrom og kommentarer i planbeskrivelsen til at utbyggingspotensialet må tilpasses byens skala. De mener dette bør begrunnes bedre.</p> <p>De ønsker at planen må definere kvartaler for kontor/ arbeidsplasser for å ivareta arbeidsplassperspektivet.</p>		<p>bebyggelse over 8 etasjer andre steder enn innenfor områdene Stavanger stasjon/St. Olav H1, Paradis stasjon H2 og Badedammen H3, dersom kvalitetskrav til nærområdet er oppfylt. Endelig høyde fastsettes innenfor disse rammene i reguleringsplan.</p> <p>For å gi fleksibilitet til framtidige utbyggingsprosjekter er det valgt å vise kombinert formål som gir mulighet for alle typer bebyggelse.</p>
		Bygningsstruktur	<p>De påpeker at i den foreliggende planen er den foreslåtte bygningsstrukturen i stor grad framstilt som frittstående punkthus. Dette mener SE er feil. De mener det er fullt mulig å bygge en lavere, tettere, mer urban og langt trivelig gate-/kvartalsstruktur. Men at det er lite interesse for dette.</p> <p>De mener at sentrum må bygges med en tettere, mer urban, og langt triveligere gatestruktur/kvartalsstruktur, som både har utgangspunkt i å hensynta «byens skala» og samtidig tilrettelegge for fleksible arbeidsplassbygg.</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Det ble i den tredje høringen lagt frem illustrasjoner som viste utbyggingspotensiale i forskjellige delområder. Illustrasjonene som fulgte behandlingen er ikke førende for hvordan områdene skal utformes, de er mulighetsstudier brukt som et verktøy for å sette makshøyde og utnyttelse for områdene. Utforming av bebyggelse vil være et tema på reguleringsplannivå.</p>
		Offentlig program	<p>De spør om hvorfor offentlige program ikke har krav til aktivisering av 1. etasje eller kan ha høyere utnyttelse enn private.</p>		<p>I forbindelse med den tredje høringen ble det lagt inn mulighet for at større offentlige program kunne etablere seg på Holmen med større høyde enn det som er lagt inn for området generelt. Bakgrunnen for dette var at teateret var på leting etter nye mulige lokaliseringer og at de på grunn av scenetårn ikke kunne tilpasse seg de generelle høydebestemmelsene. Teateret vurderer på nåværende tidspunkt ikke Holmen som en aktuell lokalisering og det er derfor ikke grunnlag for å beholde muligheten for økt høyde for offentlig bygg på Holmen. Den særskilte bestemmelsen for offentlige bygg tas ut av planen.</p>

		Vern	<p>SE framhever at sentrumsplanens utgangspunkt var å «kvalifisere» hva som var verneverdig, noe som nå synes å være forlatt. De savner bredere begrunnelse for vernehensyn i forhold til endringer planens utbyggingspotensial.</p> <p>De mener at vern og verdi ikke er et enten eller men en skala. For hvert av de 25 nye forslåtte verneobjektene som vedtas i vernet i punkt 1.17, bør vernemyndighetene «frigi» et objekt innenfor de områder som i fase 1 av planen ble foreslått utviklet. Dette for å sikre kvalifisert og faglig grunnet prioritering av verneverdi.</p> <p>De mener at et ukvalifisert vern av Breiavatnet ikke må vedtas uten at det er gjennomført grundige utredninger og vurderinger av hvilke byverdier en aktivisering av Breiavannet og området rundt kan innebære.</p>		<p>Tas til orientering. Planen gir både rammer og detaljerte føringer utvikling og vernehensyn.</p> <p>Det er gjort en selvstendig gjennomgang i Hermetikkplanen med en tredeling av verneverdi.</p> <p>Breiavatnet har i kommuneplanen status som hensynssone båndlegging etter kulturminneloven. Breiavatnet har ikke vært tema i kommunedelplan Stavanger sentrum.</p>
		Mål	<p>De vil at punkt 3.2 endres til: <i>"styrke sentrums særpreg gjennom å legge rammer for bevaring av karakteristisk bebyggelse og for ny utvikling som innebærer en utvidelse og berikelse av sentrums skala og karakter".</i></p>		<p>Tas til etterretning. Dette er ivaretatt i revidert målformulering.</p>
	Solland-Gruppen 15.03.18 16/00357-416	Stavanger øst Vern	<p>Solland-Gruppen (SG) representerer selskapene Solland Holding AS, SollandKvartalet AS og Solland Eiendom AS. Disse er eiere av i Stavanger øst og på Holmen. De viser til at kommunedelplanen forslår bestemmelser om at bygningene omtalt som tilleggsobjekter til kulturminneplanen skal reguleres til bevaring. De er usikre på om dette innebærer en juridisk avklaring av ny vernestatus for Harald Hårfagres gate 8, og planens anbefaling for Pedersgata 110, Pedersgata 116, Harald Hårfagresgate 2-4 og Dokkgata 7. De viser til at SG er opptatt av vern og har tatt initiativ til å bevare Harald Hårfagres gate 2-4 i tillegg til Pedersgata 110. De argumenterer for fleksibilitet i planen og ber om at kommunedelplanen ikke innfører endringer i vernestatusen, men beholder anbefalingene som ligger i hermetikkplanen uten en endring av den juridiske statusen.</p>		<p>Tas til orientering Områder vist som <i>kulturmiljøer med høy kulturhistorisk verdi og nummererte objekt</i> i kommunedelplan for kulturminner og følgende inngår i listen over objekter som reguleres til bevaring:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Harald Hårfagres gate 8 på gnr/bnr 52/126</li> <li>- Pedersgata 110 på gnr/bnr 52/380</li> <li>- Harald Hårfagres gt. 2A og 4 på gnr/bnr 52/125</li> <li>- Dokkgata 7 på gnr/bnr 52/200 – bevaring av fasade. Øvrig del av bebyggelsen kan rives.</li> </ul>
		Holmen	<p>Som eier av det bevaringsverdige bygget i Kirkegaten 46 er de opptatt av at Holmen vitaliseres. De mener at Holmen</p>		<p>Tas til orientering.</p>

			<p>vil ha store gevinster av en vesentlig bebyggelse rundt seg og tåler det arealpotensialet som lå i den opprinnelige planen. De mener at gode kommersielle prosjekter rundt den tradisjonelle trekjernen vil også vitalisere trehusbebyggelsen og skape liv og attraktivitet. De ber derfor om at det samlede arealpotensialet for Holmen ikke reduseres som foreslått, men at en opprettholder den fordelingen som lå i den opprinnelige planen.</p>		<p>For Holmen og resten av havnefronten (A1 - A4) skal bebyggelsen ha en høydevariasjon mellom 3 - 6 etasjer. Maks kotehøyde er k+22 moh. Det tillates ikke stor sammenhengende basebebyggelse og viktige siktlinjer skal ivaretas.</p>
Stian Robberstad	Stavanger stasjon	<p>06.02.18</p> <p>16/00357-356</p>	<p>Stian Robberstad er kritisk til byggehøyder og omfang av utbygging ved Stavanger stasjon. Han mener at forslaget ikke tar hensyn til den omkringliggende bebyggelsen eller de delene av byen som har kvaliteter det er verdt å bygge videre på. Det følger opp området rundt Olav Vs gate og St. Olav som han mener ikke fungerer, er skyggefullt og «kaldt» og en vanskelig om ikke umulig som kommersiell sone.</p> <p>Han peker på at Stavanger stasjons hovedfunksjon er å være den viktigste driveren i fortetningen rundt eksisterende kollektivakser og skal blant annet skape et godt knutepunkt for alle reisende, legge til rette for arbeidsplasser og skape nye byrom. Man vet at de gode byrommene ikke skapes av store volum eller høyhus, men av lavere og tettere bebyggelse. Han referer til eksempler på steder med høy utnyttelse, lave høyder og høy befolkningstetthet. Han peker på at en utbygging av Stasjonsområdet blir stående «evig» og kommer til å diktere den videre utviklingen i området.</p>		<p>Tas til orientering. Kommunen har utviklet en høyhusstrategi som peker på hvilke områder i sentrum en kan innpasse høyhus. (Bebyggelse over 8 etasjer). Det er plukket ut tre områder, H1 som omfatter knutepunktet/stasjonsområdet, St. Olav og Olav Vs gate, H2 som omfatter området ved Paradis stasjon og H3, som er østre del av Bekhuskaien og området øst for Bekhuskaien. I disse områdene åpnes det for høyhus dersom en kvalitetskravene i punkt 1.3.1 kan oppfylles. Det skal avholdes arkitektkonkurranse for områdene i tråd med kvalitetskravene.</p> <p>Planen legger alternativ A til grunn for utvikling av området Stavanger stasjon. Det stilles krav til regulering av et større, sentralt byrom som ivaretar siktkorridoren mellom Breiavatnet/ Byparken og Akropolis/Museumshøyden og. Siktkorridoren skal gis en bredde som understreker daldraget fra Vågen til Hillevågs vannet. Det stilles også krav til gode gangforbindelser til det sentrale byrommet fra alle tilstøtende gater og uterom med bymessig preg og høy kvalitet. Bebyggelsen skal være oppbrutt uten store flater/stort fotavtrykk.</p>

<p>Stiftelsen Veteran-skipet Rogaland</p> <p>19.11.17</p> <p>16/00357-341</p>	<p>Havn</p>	<p>Stiftelsen Veteranskibet Rogaland, eier av M/S Rogaland viser til at de er blitt kjent med at det vurderes å flytte dagens flytebrygger i Vågen ut forbi Skagen Brygge Hotel. De er bekymret over at M/S Rogaland mister sin nåværende plass og lurer på skipet skal ligge. De viser til at skipet er fredet og fortjener den sentrale plasseringen den har i dag. De har tett samarbeid med Stavanger maritime museum. De mener at skipet fortjener den sentrale plasseringen den har i dag. Skipet er en del av bybildet og gjenspeiler den historiske bruken av havnen. De ber om at M/S Rogaland får beholde sin nåværende plass i fremtidens planer for havnen.</p>		<p>Tas til etterretning.</p> <p>Planen legger til rette for økt liggeplass for veteranbåter ved Kjerringholmen/Steinkarkaien. Løsninger konkretiseres nærmere på lavere plannivå.</p>
<p>Sweco pva Holmen-gruppen</p> <p>16.03.18</p> <p>16/00357-444</p>	<p>Holmen Havn</p>	<p>Sweco skriver på vegne av Holmen-gruppen. De takker for en åpen og tilgjengelig planprosess. De peker på at løsningen for Holmen i planforslaget avviker fra prinsipielle valg av mål strategier og balanse mellom vern og fornyelse i første og andre høring.</p> <p>De viser til tidligere innspill datert 27.09.2016. Som sist er gruppen positive til en utfylling med riktige og tilstrekkelige plangrep. Det vi gi mulighet for utvikling av et helt nytt område i sentrum, etterlengtede bolig- og næringsarealer og attraktive rekreasjonsområder. Det vil også gi en motvekt til Stavanger stasjon.</p> <p>Holmengruppen anbefaler at ny cruisekai ikke lokaliseres til Holmen, men at det søkes alternative plasseringer. Da dette vanskelig lar seg kombinere med en utvikling av Holmen til et attraktivt sted. De anbefaler videre å øke grensen for utfyllingsarealet, slik at det er et visst handlingsrom når Holmen skal utvikles. De anbefaler også å legge til rette for økte utbyggingsarealer og større grad av bystruktur på Holmen.</p> <p>De anbefaler dessuten at parkeringstettheten økes slik at den ikke er lavere enn andre deler av sentrum.</p>		<p>Tas til orientering</p> <p>For Holmen og resten av havnefronten (A1 - A4) skal bebyggelsen ha en høydevariasjon mellom 3 - 6 etasjer. Maks kotehøyde er k+22 moh. Det tillates ikke stor sammenhengende basebebyggelse og viktige siktlinjer skal ivaretas.</p> <p>Langs havnefronten er det sikret en sammenhengende havnepark. Havneparken kobler sammen de forskjellige utbyggingsområdene langs havnefronten og skal sikre gode forbindelser for syklende og gående. Byrommene i havneparken skal etableres slik at det er gode solforhold og attraktive oppholds-soner med mulighet for forskjellig type aktivitet, eksempelvis lek, havnebad, kontakt med sjø, mulighet for kanaler og grønne kvaliteter. Blå promenade er gjennomgående i hele området og sikrer offentlig tilgjengelig sjøfront.</p> <p>Planen spesifiserer gjennom eget arealformål hvilke områder som det i langsiktig perspektiv kan planlegges for ISPS sikkerhetsområder. Planen er</p>

					tilpasset forventet endring i skipsstørrelser med større innslag av lange kaier. De fleste av de spesifiserte arealene vil kunne brukes til cruise, men planen utelukker framtidig cruiseanløp langs Skagenkaia for å avlaste Vågen. Planen forutsetter at hovedløsningene for havn detaljeres nærmere i felles planprogram for havnefronten og sikrer havneinteressene i tilknytning til fremtidig regulering. Bestemmelsene presiserer at hensynet som innarbeidet i planprogrammet.
Synnøve Egenberg 12.04.18 16/00357-466	St. Olav	Synnøve Egenberg bor i St. Olavs gate 7. Spør om det er nødvendig å ødelegge bymiljø for å skape vekst i byen. Hun mener at målet bør være å skape en harmonisk bebyggelse. Hun mener at flere høyhus i området vil forslumme og skyggelegge gatene.			Tas til orientering. Kommunen har prioritert høy utnyttelse i St. Olav på grunn av nærhet til knutepunktet/stasjonsområdet. Planen gir rom for å vurdere høyhusbebyggelse med mer enn 8 etasjer i St. Olav gitt at kvalitet for uterom og byrom med gode solforhold styrkes, gatemiljøet styrkes og viktige gang- og sykkelforbindelser etableres, lokalklimatiske forhold ikke vesentlig forverres, viktige siktlinjer og tilpasninger til bebyggelse ivaretas og at det gjennomføres arkitekt-konkurranse i tråd med disse kvalitetskravene.
Tord Stemland og Sissel Asgautsen 02.02.18 16/00357-363	Allmenningsgaten	Tord Stemland og Sissel Asgautsen eier et hus i Allmenningsgaten 2 som er bebodd av fire personer. De viser til planbeskrivelsen på s. 37, hvor det er planlagt grønt areal på sørvest siden av huset og Allmenningsgaten.  De viser til at gaten er trang og enveiskjørt, og lurer på om kommunen har vurdert tilgang for utrykningskjøretøy, dersom Allmenningsgaten blir blokkert lengre nede.  De påpeker også at et grøntareal vil føre til mer søppel og støy fra besøkende.			Tas til orientering. Planen legger til rette for utvidelse av G2. Grøntområdene skal tilføre kvaliteter til området. Det forutsettes at detaljplan ivaretar passasje for kjørende.
Tordis Fjetland Aarre	St. Olav Knud Holms gate	Tordis Fjetland Aarre viser til at hun mistet både sol og utsikt etter at Clarion hotell ble oppført og protesterer mot høyblokk i Knud Holms gate og at det bygges så høyt.			Tas til orientering. Det ble i den tredje høringen politisk vedtatt at det for Knud Holms gate 8 kan

16.03.18					aksepteres en høyde som ikke vesentlig avviker fra eksisterende høyder i St. Olav. Dette vedtaket medfører at noen av kvalitetskravene i punkt 1.3.1 ikke kan oppfylles, det vil spesielt ha innvirkning på sol/skygge-forhold på Tivolifjellet.
16/00357-421					
Trodahl arkitekter	Holmen Transport/mobilitet	Trodahl arkitekter ber om at en ny utfylling på Holmen sees i sammenheng med forslag om ny broforbindelse mellom Holmen og Byøyene og sentrumssatsing i deler av havnebassenget. De viser til at Trodahl Arkitekter, Nordbø Eiendom AS og Lervig Aktiebryggeri ønsker å fremme forslag til utvikling av deler av havnebassenget bla. med en gang- og sykkelbro (klaffebro ivaretar skipstrafikk)			Tas til orientering. Dette er ikke vurdert nærmere i planarbeidet. Det pågår et arbeid vannbuss i havnebassenget for å bedre tilgjengeligheten i området.
16.03.18					
16/00357-402					
Vestre Platå beboerforening v/ Henrik Paaske		Vestre Platå beboerforening viser til at sentrum igjen er i støpeskjeen og gjentar et innspill gitt på 90 tallet. Fokus på sentrum er viktig for det angår alle byens innbyggere. Det vises til mangel ved den politiske organiseringen av kommunen at sentrum ikke har et eget bydelsutvalg. Det foreslås et bydelsutvalg med representanter for sentrumsbeboere, næringsdrivende og representant fra hver bydel i kommunen. Det argumenteres for deltakende budsjettering i bydelsutvalgene dvs. et eget budsjett (referanse til Paris).			Tas til orientering. Dette tas opp som innspill i arbeidet med kommunens organisering av oppfølging av planen når den er vedtatt.
04.11.2017					
16/00357-343					
Øyvind Eliassen	St. Olav Knud Holms gate	Øyvind Eliassen beboer i 4 etg. i St. Olavs gate 7 viser til at de vil få utsikten fra stuen blokkert av et planlagt høyhus i front på tomten hvor Misjonskirken står. Han er negativ til dette, da det reduserer på bokvaliteten og verdien av leiligheten. Han mener det vil være en fordel om høyhuset blir plassert lengst nord eller sør på tomten og med begrenset bredde for å redde noe av utsikten. Han referer til argumenter som vind, skygge, redusert utsikt, unødvendig fortetting, lave boliger som gir bedre bokapasitet, trivsel, bybilde osv. Dette stiller han seg bak			Tas til orientering Det ble i den tredje høringen politisk vedtatt at det for Knud Holms gate 8 kan aksepteres en høyde som ikke vesentlig avviker fra eksisterende høyder i St. Olav. Dette vedtaket medfører at noen av kvalitetskravene i punkt 1.3.1 ikke kan oppfylles, det vil spesielt ha innvirkning på sol/skygge-forhold på Tivolifjellet.
08.02.18					
16/00357-360					

### Oversikt over innsigelser til planens konkrete avklaringer for ny utbygging (3. høring)

Riksantikvaren, Rogaland fylkeskommune og Bane NOR (tidligere Jernbaneverket) fremmet til andre høring innsigelser til avgrensede deler av planforslaget. Riksantikvarens gjaldt planens avklaringer for byutvikling/omforming i delområder (føringer gitt i bestemmelsesområder), spesielt til Stavanger stasjon og Holmen. Rogaland fylkeskommune fremmet innsigelser som overlappet med Riksantikvaren på Stavanger stasjon og Holmen. Fylkeskommunen begrunnet sine innsigelser noe annerledes. Den begrunnes i hensynet til byform/bylandskap. Fylkeskommunen hadde også innsigelse til punktbygg på Strandkaaien ved gamle Utenriksterminalen. Bane NOR hadde innsigelser til ny utbygging på Stavanger stasjon og i Paradis, før jernbanens arealbehov er avklart.

Til tredje høring har Bane NOR fremmet innsigelse til manglende spesifikasjon av jernbaneformål på Stavanger stasjon og i Paradis. De har i likhet med Fylkesmannen fremmet innsigelse til flomvei over stasjonsområdet. Bane NOR mener at sykkelvei på lokk langs Lagård gravlund til Paradis er for omfattende og fremmer innsigelse til dette, mens Fylkesmannen fremmer innsigelse til manglende risikovurdering av dette. Fylkesmannen fremmer innsigelse til høyden på flomvernet og manglende risikovurdering. Fylkeskommunen har fremmet innsigelse til planens utredning av konsekvenser for kollektivtransport. Det vil si om planen har tilstrekkelig arealmessig kapasitet for at dagens og fremtidig kollektivtrafikk kan avvikles på en tilfredsstillende måte.

Tabell 2: Oversikt over innsigelser til tredje høringsforslag

Område med innsigelse	Riksantikvaren har innsigelse til	Rogaland fylkeskommune har innsigelse til	Bane NOR har innsigelse til	Fylkesmannen	Status
A2d Bakergata	Til riving				Løst
A4a Holmen på utfylling	Til høyde, utforming og volum	Til høyde, utforming og volum			Løst
A4b Børehaugen	Til høyde og utforming				Løst
A4c Børehaugen	Til utbygging				Løst
A5 Tårngalleriet	Til manglende hensyn til Valbergtårnet og park				Løst
A7a Punktbygg gml. utenriksterminalen		Til nytt bygg			Løst
B4a Løkkeveien nord	Til riving				Løst
B4b Løkkeveien nord	Til riving				Løst
B3 Løkkeveien midt	Til høyde				Løst
B5 Løkkeveien midt	Til høyde				Løst
B7 Løkkeveien midt	Til riving				Løst
B8a Løkkeveien midt	Til riving				Løst
C1 Bergelands-gata sør	Til riving				Løst
C3 Bergelandsgata midt	Til riving				Løst
C7 Bergelandsgata nord	Til riving				Løst
C9 Påbygg Klubbgata	Manglende hensyn til St. Petri				Løst
D6 Stavanger øst	Til riving				Løst
D7 Stavanger øst	Til riving				Løst
E3 Tilbygg fylkeskommune	Til utforming				Løst

Område med innsigelse	Riksantikvaren har innsigelse til	Rogaland fylkeskommune har innsigelse til	Bane NOR har innsigelse til	Fylkesmannen	Status
E5 Stavanger stasjon	Til høyde, utforming og volum	Til høyde, utforming og volum	Til arealvisning og overbygning		Løst
E6 Lågårdsvæien nord	Til riving				Løst
E7 Brannstasjonen	Til riving				Løst
E8a Lagårdsvæien midt	Til riving				Løst
E10 Sør for Skattens hus					Løst
E17b Paradis			Til manglende rekkefølgekrav		Løst
G13			Til manglende rekkefølgekrav		Løst
E17c Paradis			Til manglende rekkefølgekrav		Løst
Under felt E17b, G13 og G34 (Paradis)			Mangler jernbaneformål		Løst
G10 Stavanger stasjon			Mangler jernbaneformål		Løst
Hensynssone flomvei Stavanger stasjon		Til riving		Ikke tilstrekkelig utredet	Løst
Hensynssone flomvern				Risikovurdering av endring fra K+3 til K+2	Forslag til løsning
G34 og hovedsykkelstrase			Hovedsykkelvei på lokk	Manglende risikovurdering	Løst
Kollektivtransport		Manglende utredning av konsekvenser for kollektivtransport			Forslag til løsning