

Saksframlegg

Dato: 30.06.2017
Saksnummer: 16/00357-317
Deres ref.: Deres ref

Planlagt behandling i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Votering:
--	----------	-----------	-----------

Kommunalstyret for byutvikling
Kommunalutvalget

17.08.2017
22.08.2017

Kommunedelplan for Stavanger sentrum - Tilleggshøring av endringer

Forslag til vedtak:

Endringer i forslag til *Kommunedelplan for Stavanger sentrum plan 129K*, med plandokumenter datert 30.06.2017, sendes på tilleggshøring og legges ut til offentlig ettersyn, jf. PBL § 11-14.

Til forhandlinger og mekling om eventuelle gjenstående innsigelser nedsettes følgende utvalg:

1. nn (leder)
2. nn
3. nn

Sammendrag

Rådmannen legger fram bearbeidet forslag til Kommunedelplan for Stavanger sentrum for politisk behandling. Forslaget anbefales sendt på tilleggshøring og offentlig ettersyn. Hovedtrekkene og hovedløsningene i det tidligere planforslaget er opprettholdt. De tunge byutviklingsgrepene på Stavanger stasjon og i havnefronten fra Holmen til Bekhuskaien, er omarbeidet en del på bakgrunn av innsigelser og innspill. Det er også endringer knyttet til bussveien, jernbanen og havnen. De formelle endringene i planen er gjort som endringer i planbestemmelsene og med enkelte endringer i plankartet.

Hensikten med tilleggshøringen er å høre formelle endringer i plankart og bestemmelser, samt å avklare om bearbeidingene vil kunne løse flere av innsigelsene. I tillegg vil en ny høring gi grunnlag for en avsluttende offentlig debatt om hvilke løsninger som bør velges for framtiden i sentrum.

Det bearbejdede planforslaget tar hensyn til viktige innvendinger knyttet til havnefronten, Løkkeveien og Stavanger øst. Innsigelsene til planforslaget for Stavanger stasjon og Paradis-området er mer krevende. Av de 28 innsigelsene til planen antas 16-24 å være løst avhengig av hvordan kompromissforslagene tas i mot.

I saken ber rådmannen kommunalutvalget nedsette en politisk delegasjon til å representere kommunen i forhandlinger og ved mekling om de gjenstående innsigelsene til planen (jf. PBL § 5-6). Etter høring i september og oktober tar rådmannen sikte på sluttbehandling etter årsskiftet 2017/18.

Kommunedelplan for Stavanger sentrum - Tilleggshøring av endringer

Bakgrunn for saken

Tilleggshøring av endringer

Rådmannen legger fram bearbeidet forslag til *Kommunedelplan for Stavanger sentrum* for politisk behandling. Det anbefales at forslaget sendes på tilleggshøring og offentlig ettersyn. Hovedtrekkene og hovedløsningene i det tidligere planforslaget er opprettholdt. Stavanger stasjon og i havnefronten fra Holmen til Bekhuskaaien er omarbeidet på bakgrunn av innsigelser og innspill. Det er også endringer for bussveisystemet, jernbanen og havnen. Endringene i planen er gjort som endringer i planbestemmelsene og med enkelte endringer i plankartet.

Hensikten med tilleggshøringen er å høre formelle endringer i plankart og bestemmelser, samt å avklare om bearbeidingene vil kunne løse flere av innsigelsene som er fremmet til planen. I tillegg vil en ny høring gi grunnlag for en avsluttende offentlig debatt om hvilke løsninger som bør velges for framtiden i sentrum. Samtlige innsigelser vil likevel ikke være løst med planforslaget rådmannen nå legger fram.

Siden høringen høsten 2016 har det vært lagt fram to orienteringssaker. Det er gitt flere muntlige orienteringer om retningen på de bearbeidingene det legges opp til, for kommunalutvalget og kommunalstyret for byutvikling. Rådmannen har lagt behandlingen av sakene til grunn som styringssignaler.

Plandokumentene

Til denne saken følger disse plandokumentene:

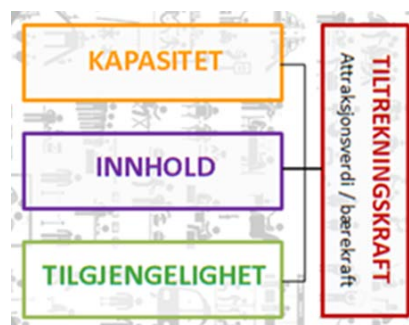
- Planbeskrivelse for tilleggshøringen – vedlegg 1
- Plankart – vedlegg 2
- Planbestemmelser med temakart – vedlegg 3

Planbeskrivelsen for tilleggshøringen beskriver vurderinger som er gjort og utdyper endringer sammenlignet med det tidligere høringsforslaget. Dette for å gjøre det tydelig hva som er nye vurderinger og endringer. Planbeskrivelsen inneholder resymeer av hovedintensjoner og planløsninger i det tidligere høringsforslaget. For utfyllende informasjon viser rådmannen til de tidligere plandokumentene som ligger tilgjengelig på www.stavanger.kommune.no/sentrumsplanen.

Planbeskrivelsen opplyser om hvilke endringer justeringene medfører for konsekvensutredningen og ROS-analysen. Innholdet i høringsmaterialet flettes inn i opprinnelig planbeskrivelse, konsekvensutredning og ROS-analyse til sluttbehandling. I planbestemmelsene er de delene som er vesentlig omarbeidet merket med rød skrift.

Planens utgangspunkt og hensikt

Sentrumsplanen skal være en plan som gir en samlet strategi for å reelt styrke sentrum som bysenter. Målsettingen er å etablere en samlet strategi med virkemidler, som utgjør et oppdatert styringsverktøy sentrumsutviklingen. Den skal gi rammer som bidrar til at sentrum får flere mennesker som bor, arbeider i og oppsøker sentrum. Planarbeidets politiske bestilling har som utgangspunkt at utbyggingskapasiteten i sentrum skal økes vesentlig.



Figur 1: Strategi for sentrum

Planen har vært gjennom to runder med offentlig ettersyn og høring. Den første avklarte mål, strategier og valg av områder for byutvikling. Den andre var høring av et fullstendig planforslag. Det foreliggende planforslaget, som nå skal ut på en tilleggshøring, tar hensyn til flere av innspillene og gir løsninger på flere av innsigelsene fra Riksantikvaren, Rogaland fylkeskommune og BaneNOR.

Tidligere innspill og innsigelser

Inntrykket fra forrige høring er en relativt stor grad av støtte til planens hoved- og delmål om sentrums betydning, og behovet for å styrke sentrum. Meningsforskjeller gjelder valg av konkrete løsninger. Det er også ulike synspunkter på det foreslåtte utbyggingsomfanget, fra at det ikke er tilstrekkelig til at omfanget er for stort. Mange framholder at målet om å øke sentrums byutviklingsmessige tyngde kan gå på bekostning av kulturhistoriske hensyn og byens identitet. Balansen mellom byutvikling og bevaring av byens historiske omgivelser, er utgangspunkt for svært mange av merknadene. En oppsummering av høringsinnspillene finnes i kapittel 3 i planbeskrivelsen. Det vil bli utarbeidet et fullstendig merknadsresymé til sluttbehandlingen. Alle mottatte innspill er tilgjengelig på planens nettside.

Riksantikvaren, Rogaland fylkeskommune og BaneNOR (tidligere Jernbaneverket) har fremmet innsigelser til deler av planforslaget. Riksantikvarens innsigelser gjelder planens bestemmelser for byomforming i delområder (føringer gitt i *bestemmelsesområder*). Innsigelsene gjelder Stavanger stasjon og Holmen, men også bestemmelsesområdene i Bergelandsgata, Løkkeveien og Lagårdsveien. Rogaland fylkeskommune har innsigelser som overlapper med Riksantikvaren på Stavanger stasjon og Holmen. Fylkeskommunen begrunner sine innsigelser med hensynet til byform/bylandskap. Fylkeskommunen har også innsigelse til punktbygg på Strandkaaien ved gamle Utenriksterminalen. BaneNOR (tidligere Jernbaneverket) har innsigelser til ny utbygging på Stavanger stasjon og i Paradis, før jernbanens arealbehov er avklart.

Det ble i forbindelse med forrige høring gjennomført egne opplegg for barn og for Ungdommens bystyre. En oppsummering av medvirkningen ligger ved (vedlegg 4).

Tidligere vedtak og oversendelsesforslag

Vedtak og oversendelsesforslag i forbindelse med forrige høring og behandling av orienteringssaker, er kommentert og besvart i eget notat (vedlegg 5).

Drøftingsmøter og dialog

Administrasjonen har gjennomført en rekke administrative drøftingsmøter med Riksantikvaren, Rogaland fylkeskommune og BaneNOR våren 2017. Referater fra drøftingsmøtene ligger ved saken (vedlegg 6).

Som del av bearbeidingen av planløsningene for Havnefronten er det gjennomført flere dialogmøter med høringsparter, om områdene fra Holmen til Bekhuskaaien. En oppsummering av tilbakemeldingene finnes i planbeskrivelsen i kapittel 4.11. Referater fra møtene ligger ved saken (vedlegg 7). Det har vært tett kontakt med Stavangerregionen Havn IKS og Stavanger Utvikling KF om bearbeidingene av planen.

BaneNOR Eiendom (tidligere ROM Eiendom) har underveis blitt holdt orientert om og har kunnet gi innspill til bearbeidinger på Stavanger stasjon. Administrasjonen har ellers også hatt møter med høringsparter/interessenter som har bedt om det.

Fakta

Viktigste endringer i planforslaget

For en fullstendig oversikt over alle vurderinger og endringer i planforslaget henviser rådmannen til planbeskrivelsen for tilleggshøringen. Under kommenteres viktige endringer.

Justeringer av mål

Mange av innspillene kommunen har fått i den forrige høringen gjaldt ønsker om å ta vare på byens historiske egenart og identitet. Kommunen har også fått innvendinger til at planen ikke har tydeligere målsettinger for sentrum som havn.

Rådmannen foreslår enkelte justeringer av målene i planen, men legger for øvrig opp til at planens strategier holdes uendret. Justeringene har til hensikt å få sterkere fram hensynet til byens historie i hovedmålet, og også kommunens målsettinger for sentrum som havn. Målendringene har hatt betydning for valg av løsninger i det bearbejdede planforslaget.

Forholdet mellom utvikling og bevaring

Sentrumsplanens grunnleggende strategi er å legge til rette for et positivt samspill mellom bevaring og byutvikling. Det tidligere planforslaget fremholdt at det er mange ønsker og initiativer til utvikling i Stavanger sentrum, men at initiativene ikke følger noen helhetlig plan eller strategi. Dette gjør at prosjektene blir utfordrende og ressurskrevende for alle parter. Planforslaget har som ambisjon å være en samlet strategi og et veikart for framtidige prosjekter, som skaper mer forutsigbarhet og kan bringe samspillet mellom bevaring og ny utbygging i bedre balanse. Kjernen i strategien er at den historiske bykjernen (Middelalderbyen) videreutvikles ut fra kulturhistoriske hensyn, mens nye utbyggingspotensialer legges utenfor, men tett opptil bykjernen.

Rådmannen viderefører strategien, men planforslaget er bearbejdet for å imøtekomme hensynet til byens kulturhistoriske egenart på en bedre måte. Den vesentligste endringen er at føringene for mange av delområdene i planen er bearbejdet slik at de tar sterkere hensyn til kulturminneverdiene. Planbeskrivelsen inneholder mer utfyllende vurderinger av kulturminnefeltet.

Havnefront og cruise

Tidligere planforslag inneholdt et større byutviklingsgrep på Holmen, og flere endringer langs havnefronten fra Holmen til Bekhuskaia. Forslagenes hensikt er å revitalisere/omforme områder som i dag er dominert av bilbruk og motvirke en forskyvning av sentrums tyngdepunkt sørover, og planavklare områder med utbyggingspotensial.

Det justerte planforslaget er bearbejdet flere steder langs havnefronten. Holmen-området er bearbejdet med oppmykning av kailinjer og endring i føringene for ny bebyggelse fra karréstruktur til en bebyggelsesstruktur tettere opp til eksisterende bebyggelse på Holmen. Bebyggelsen er også trukket noe mer tilbake (sørover) for å sikre spesielt hensynet til landskapsrommet rundt innseilingen i retning bybroa.



Figur 2: Forenklet oversiktskart over bearbejdet planforslag

En viktig forutsetning for å gjøre endringene på Holmen har vært at premisset om lang cruisekai endres. Planbeskrivelsen drøfter hvordan kommunen skal forholde seg til behovene Stavanger sentrum som cruisedestinasjon utløser. Rådmannen har lagt til grunn at bystyret ønsker at posisjonen som cruisedestinasjon opprettholdes. Planforslaget legger derfor til rette for dette i tilsvarende grad som det tidligere planforslaget, men med andre løsninger. Det justerte planforslaget legger opp til at ny lang kai løses utenfor Bjergsted, nord for Stavanger konserthus.

Planforslaget tar også større hensyn til tilrettelegging for rutebåttilbud på og rundt Fiskepiren. Funksjonene gjesteavn og veteranbåthavn er flyttet. Høringsmaterialet inviterer til en alternativdiskusjon om hvilke funksjoner som skal prioriteres i vågen utenfor Bispekaien (der fiskebåtutvalgene ligger) og på Kjeringsholmen/Geoparken.

Stavanger stasjon

Stavanger stasjon er kommunens og regionens viktigste kollektivknutepunkt. Det tidligere planforslaget la opp til å sikre en utvikling av området som trafikkert knutepunkt, og åpnet for en betydelig utbygging i størrelsesorden opp mot 70 000-90 000 m². Det var anslått at dette i tillegg til stasjons- og terminalfunksjoner og forretninger, kunne gi næringslokaler for opp mot 2000 kontorarbeidsplasser og 100-200 boliger.

Rammene for byutvikling på Stavanger stasjon er i dette planforslaget bearbejdet for å ta sterkere hensyn til daldraget mellom Vågen og Hillevågsvatnet. Hensynet ivaretas ved å redusere tillatte byggehøyder i den del av området som vender mot Storhaug. Basene i bebyggelsen er også redusert vesentlig for å dempe virkningen på omgivelsene. Dette åpner i større grad byrommet mellom Breiavatnet og Museumshøyden.



Figur 3 Illustrasjon av foreslått volum på Stavanger stasjon.

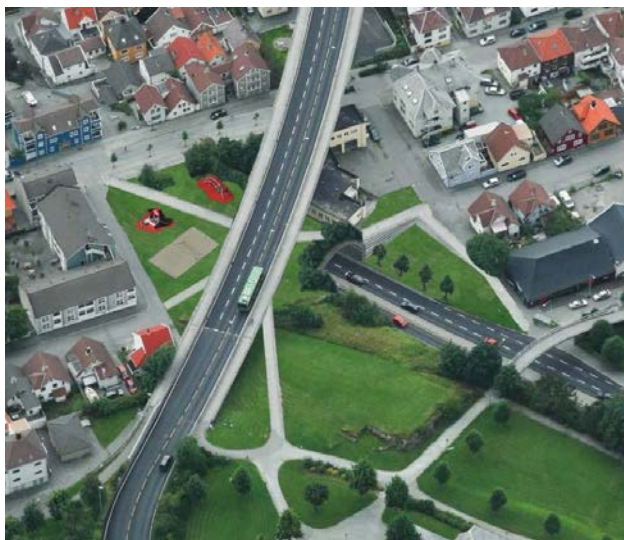
I dette høringsforslaget er det åpnet for et utbyggingspotensial på i størrelsesorden 35 000-40 000 m². Kravet om boliger i området er tatt ut, men er ikke utelukket.

For å imøtekomme innsigelser fra BaneNOR vises jernbaneformål i eget kartutsnitt på deler av stasjonsområdet.

Byrom

I sentrumsplanen viser viktige byrom som grønne arealer i plankartet. Det bearbejdede planforslaget inneholder justeringer av flere av disse byrommene ut fra innspill og mer inngående vurderinger gjennomført i den nye *Byromsstrategien*. Denne utarbeides av Park og vei i samarbeid med Stavanger Sentrum og flere andre sentrumsaktører (CID Stavanger Sentrum).

Justeringene er i hovedsak tilpasninger av arealer fra det tidligere planforslaget med unntak av noen nye grønnstrukturarealer. Dette gjelder særlig en utvidelse av Johannesparken i Stavanger øst og ny grønn lokkoverbygning over jernbanen mot Paradis.



Figur 4: Johannesparken utvides

Endringer i veinettet og parkeringstilbud

Det tidligere planforslaget fastla trasé for bussveien fra Lagårdsveien forbi Stavanger stasjon og ut igjen i Madlaveien. Et viktig prinsipp for valget av trasé var at bussveien skulle gis så høy tilgjengelighet/nærhet til bykjernen som mulig og være synlig i bybildet. En trasé over Domkirkeplassen ble forlatt tidlig av hensynet til konsekvensene for Domkirken og byrommet. En trasé oppe på lokket ble også forlatt tidlig fordi den i liten grad oppfyller kriteriene over. Sentrum er reisemål for et stort flertall av de kollektivreisende, og gir således et betydelig positivt bidrag til bylivet. Kortest mulig gangavstand fra bussen til reisemålet er derfor svært viktig for å styrke bussen som foretrukket reisemiddel.



Figur 5: Bussveiens trasé gjennom sentrum

Allerede til forrige høring var det klart at bussveiens trasévalg medfører at Kongsgata og Jernbaneveien må stenges for biltrafikk. I Olav Vs gate var det imidlertid forutsatt at gatetverrsnittet kunne utvides ut over dagens stasjonsområde i nord. Dette viser seg nå å ha vesentlige konsekvenser for det nasjonale og regionale togtilbudet, og kan dermed ikke opprettholdes som premiss. Statens vegvesen har i vedlagte brev (vedlegg 8) varslet at fire felt i hele Olav Vs gate vil medføre at større deler av Tivolifjellet og den vernede bebyggelsen langs gaten tas bort. På bakgrunn av vurderinger av beregnet framtidig trafikk i dette gateløpet, og de inngrepene som en breddeutvidelse vil medføre, anbefaler Vegvesenet at gaten heller stenges for gjennomkjøring. Olavskleiva opprettholdes som adkomst til Haakon VII gate for personbiler. Rådmannen legger opp til å følge anbefalingen og legger fram forslag til to alternativer for stenging av gaten for gjennomkjøring.

Parkeringsnorm og parkeringsløsninger i planforslaget opprettholdes i hovedsak som i tidligere planforslag. Rådmannen foreslår imidlertid at nytt parkeringsanlegg på Bekhuskaaien utgår og at parkeringskapasiteten samles på Fiskepiren. Endringen antas å gi økt gjennomførbarhet for nytt anlegg på Fiskepiren, og et samlet mer attraktivt parkeringstilbud, fordi plassene legges nærmere sentrumskjernen.

Lokalisering av høyhus

Det tidligere planforslaget åpnet for etablering av høyhus over 8 etasjer flere steder. Forslagene har vært utgangspunkt for mange av protestene og innsigelsene til planen. Høyhusbygg ved Gamle Utenriksterminalen, i Løkkeveien 65-73, på DSD-bygget, på Fiskepiren og i deler av Stavanger stasjon er tatt ut i det justerte planforslaget.

I det bearbejdede planforslaget foreslår rådmannen tre områder der høyhus kan vurderes nærmere på reguleringsplannivå, ut fra et sett kvalitetskriterier. Områdene er Stavanger stasjon/St.Olav, Paradis stasjon og høyhusbebyggelsen ved Badedammen. Dette er begrunnet ut fra kollektivtilgjengelighet og eksisterende høyhusmiljø.

For Stavanger stasjon/St.Olav-området foreligger det, etter rådmannens vurdering, tilstrekkelig grunnlag å planavklare lokalisering av nye høyhus og byggehøyder for disse. Rådmannen foreslår at det åpnes for høyhus på vestre del av Stavanger stasjon, St. Svithuns gate 1 (Nordea) og St.Svithuns gate 5 (St.Franciskus). For disse lokaliseringene angir planen maksimalhøyder som tilsvarer omkringliggende høyhus. Høyhuset i Knud Holmsgate 8 (Misjonskirken) i tidligere planforslag, er redusert til 8 etasjer. Dette av hensyn til kvaliteter i omkringliggende byrom, og av hensyn til omkringliggende boligmiljø.



Figur 6: Områder hvor bygg over 8 etasjer kan vurderes på reguleringsnivå

Gjennomføringsstrategi

Gjennomførbarhet har vært et viktig hensyn i arbeidet med sentrumsplanen. Kommunen samarbeider allerede med Stavanger Sentrum AS, Urban Sjøfront AS og Grønn By om en mer permanent organisasjon for oppfølging og gjennomføring av planens strategier og virkemidler.

Det er behov for å følge opp planen med en gjennomføringsstrategi for de tyngre byutviklingsgrepene og tilhørende infrastruktur. Rådmannen vil i samarbeid med Stavanger Utvikling KF utarbeide skisse til en slik strategi. Arbeidet vil starte opp høsten 2017 og vil kunne bidra til et grundigere beslutningsgrunnlag når planen skal egengodkjennes.

Vurdering

Sammenheng mellom mål og planrammer

I bearbeidingen av planen har det vært viktig for rådmannen å ta hensyn til innspill til planforslaget, og samtidig opprettholde et høyt ambisjonsnivå for styrking av Stavanger sentrum. Det må være en klar sammenheng mellom planens mål, og de rammene for byutvikling planen gir.

Rådmannen mener det bearbeidede planforslaget er godt balansert, selv om omfanget av utbygging er redusert i enkelte områder. Det er nå en rimelig sammenheng mellom planens justerte hovedmål om å være viktigste bysenter som binder sammen det gamle og det nye til en levende by, og rammebetingelsene planen stiller opp. Planen gir grunnlag for en vesentlig økning av antallet mennesker som arbeider, bor i og oppsøker Stavanger sentrum. Anslagsvis 650 000 m² netto tilført utbyggingsvolum (tilsvarende arealet til 43 Stavanger konserthus). Samtidig er det tatt hensyn til flere av innvendingene mot det dominerende uttrykket i de tunge byutviklingsområdene i det forrige planforslaget. Det justerte planforslaget gir et bedre utgangspunkt for å oppnå attraktive kvaliteter i områdene som skal utvikles.

Høyhus i sentrum

Mange av innspillene og merknadene til det forrige planforslaget er uttrykk for motstand og skepsis til foreslåtte høyhus. Med arealknapphet i sentrum og en kommuneplan som peker på at sentrum er et av områdene der det er aktuelt å åpne for høyhus, er imidlertid rådmannens vurdering at slik bebyggelse kan være aktuelt i deler av sentrumsområdet. Det vil da være viktig å angi noen rammer og premisser for eventuell ny slik bebyggelse.

Det er utfordringer ved etablering av høyhus, spesielt som følge av vårt klima og solforhold. Rådmannen har derfor vært opptatt av kvalitetskriterier for høyhus på reguleringsplannivå. Kriteriene er innarbeidet som bestemmelser i planforslaget og gjelder blant annet bidrag til omgivelsene, lokalklima og gjennomføring av arkitektkonkurranse.

I de nye vurderingene av hvor det kan være aktuelt med høyhus, har rådmannen vektlagt sammenhengen med den overordnede begrunnelsen for lokalisering (nær stasjon eller eksisterende høyhusmiljø) og kjennskap til hvordan ny bebyggelse vil slå ut i forhold til kvalitetskriteriene. For redusert byggehøyde i Knud Holms gate 8, er det forholdet til kvalitetskriteriene som har vært utslagsgivende for rådmannens anbefaling.

Viktige byutviklingsområder

Rådmannen vurderer de bearbeidede rammene for Stavanger stasjon og Havnefronten som robuste og egnede for å håndtere en videre utvikling. Det justerte planforslaget inneholder mer nyanserte grenseoppganger mellom ny utbygging, kulturminnehensyn og andre behov som antas å langt på vei kunne løse innsigelsene til det forrige planforslaget. Bearbeidede plankrav vil også gjøre det lettere å håndtere den videre kommunale planleggingsoppfølgingen, uten at endringene skal medføre vesentlig økt planleggingstid.

I Havnefronten er planforslaget trukket opp innenfor rammen av det som har vært drøftet med Riksantikvaren og Rogaland fylkeskommune. For Stavanger stasjon bygger dette planforslaget på skisser drøftet med innsigelsesmyndighetene. Av hensyn til nasjonale og regionale forventninger til effektiv knutepunktsfortetting og byromskvaliteter, legger

planforslaget i dette området opp til et forslag med noe større byggehøyde mot øst og for punktbygget mot vest, enn det som har vært drøftet med innsigelsesmyndighetene. Forslaget følger BaneNORs krav i vesentlig grad, men etterkommer ikke kravet om å vise arealet til dagens Spor 5-bygning som jernbaneformål. Det bearbejdede planforslaget legger her opp til et åpent byrom. Dette er etter rådmannens vurdering ikke forenlig med tekniske installasjoner som jernbanemyndigheten legger opp til.

Gjennomføring av bussveien og Olav Vs gate

Rådmannen støtter Vegvesenets anbefaling om å stenge Olav Vs gate for gjennomkjøring av hensyn til bussveien. Dette er fordi de negative konsekvensene av store inngrep i Tivolifjellet og den vernede bebyggelsen, anses som større enn konsekvensene av å stenge gaten for gjennomkjøring. Tivolifjellet og den vernede bebyggelsen (de tre søstre) er markante og synlige elementer i bybildet. Vegvesenet anslår videre at de trafikale endringene med Ryfast/Eiganestunellen og redusert kapasitet Kannik, vil redusere trafikkvolumet i gaten fra en ÅDT (årsdøgntrafikk) i dag på rundt 6000 til i overkant av 2000. Av dette vil det aller meste være trafikk til parkeringsanleggene P-Jernbanelokket og P-St.Olav. Adkomsten for personbiler til Haakon VII's gate opprettholdes fra Olavskleiva. I hht. trafikkberegningene vil de trafikale konsekvensene av en stenging for gjennomkjøring være begrensede. Videre åpner dette for nye muligheter for opparbeiding av arealet mellom Hotell Atlantic og Breiavannet som et attraktivt byrom.

Rådmannen anbefaler at det høres to alternativer for stenging av Olav Vs gt for privatbiltrafikk. I alternativ a) holdes adkomst til både P-Jernbanen og P-St Olav åpne. I alternativ b) stenges adkomsten til P-St.Olav fra Olav Vs gt. P-St.Olav har også adkomst fra Løkkeveien og i Knud Holms gate.

Gjenstående innsigelser

Rådmannen har funnet løsning på mange av innsigelsene til planen gjennom tilpasninger i bestemmelsene. 16-24 av de 28 innsigelsene til det forrige høringsforslaget vil trolig være løst med de endringene som nå foreslås. Endelig antall avhenger av hvordan innsigelsesmyndighetene vurderer kommunens ulike kompromissforslag. For 4 av innsigelsene er det ikke funnet en løsning.

	Innsigelser	Antatt løst	Kompromiss-forslag	Uløst
Riksantikvaren	23	14	5	4
Rogaland fylkeskommune	3	2	1	
BaneNOR	2		2	

Kommunen vil først gjennom de formelle uttalelsene i tilleggshøringen få avklaring på om innsigelsene er løst. Rådmannens vurdering over er basert på dialogen i drøftingsmøtene. Uløste innsigelser er knyttet til bestemmelsesområdene i Bergelandsgata og brannstasjonen i Lagårdsveien.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at det bearbejdede legges ut til offentlig ettersyn og høring.

Per Kristian Vareide
rådmann

Gunn Jorunn Aasland
direktør

Ole Martin Lund
kommuneplansjef

Tor Brynjar Welander
saksbehandler

Vedlegg:

Planbeskrivelse med KU 3 høring.pdf

129K plankart 2017 tilleggshøring.pdf

Planbestemmelser tilleggshøring 2017.pdf

Rapport Medvirkning for barn og unge i sentrumsplanen .pdf

Svar tidligere vedtak og oversendelsesforslag.pdf

Referatsamling drøftingsmøter.pdf

Referatsamling dialogmøter.pdf

Brev fra Statens vegvesen vedrørende Olav Vs gate.pdf

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.