

Høringsuttalelser

Kommunedelplan for Stavanger sentrum

Merknadshefte med oppsummering og svar

Versjon 5.april 2016



STAVANGER KOMMUNE

Innhold

1. Oversendelsesforslag Kommunalutvalget	5	Alliance Arkitekter as på vegne av Støperigården as	38
2. Offentlige etater, råd og utvalg	8	BULL v/Per Th. Grimnes	38
Hundvåg bydelsutvalg	8	NLA Rogaland	42
Hinna bydelsutvalg	8	Lyse Elnett as.....	46
Hillevåg bydelsutvalg.....	8	Stiftelsen vetaranskipet gamle Rogaland	46
Storhaug bydelsutvalg.....	8	Boreal Transport Norge as	47
Tasta bydelsutvalg.....	10	KAP as på vegne av Norges Blindforbund	48
Eiganes og Våland bydelsutvalg	10	Castelar Investment Management as	49
Madla bydelsutvalg	11	Rom Eiendom as.....	49
Eldrerådet	11	Fortidsminne-foreningen	51
Fiskeri-direktoratet Region Sør	12	Løvseth+	52
Stavanger kulturskole.....	12	Partners as	52
Park og Vei	13	Maritimt Forum Stavanger-regionen	53
Tilleggsuttalelse fra Park og Vei	15	Leiv Nes Arkitekter på vegne av Bo-Industri as	55
Funksjons-hemmedes råd	15	Austigard Arkitektur as.....	55
Byantikvaren	15	Arbeidsgruppe for veteranbåthavn i Stavanger	58
Sølvberget KF	20	Alliance Arkitekter as på vegne av Fjelde eiendom as	59
Fylkesmannen i Rogaland – Samordnet uttale	20	Næringsforeningen i Stavanger-regionen	59
Statens vegvesen Region vest	21	Rogaland teater.....	62
Jernbaneløpnet	23	Plank Arkitekter as på vegne av Castillo AS / Kvitsøygata 19.....	64
Fylkesmannen i Rogaland.....	24	Stavanger Museum	65
Statsbygg.....	24	Base Property	68
Oppvekst og Levekår	25	Dimensjon Rådgiving på vegne av Byfjordparken	70
Kystverket Vest	26	Norsk Oljemuseum.....	71
Rogaland fylkeskommune	27	Urban Sjøfront as	72
Stavanger Interkommunale havnevesen	29	Arkitektfirma Helen & Hard as på vegne av Norwegian Property	77
3. Bedrifter, foreninger, lag og organisasjoner	34	Arkitektfirma Helen & Hard as	79
LUKS 34		Egenes Holding.....	80
Engøyholmen Kystkultur-senter.....	34	Smedvig eiendom as	81
Torleif Sunde Aksjeselskap	36	Stavanger sentrum as.....	82
		Foreningen Gamle Stavanger	88
		Grønn by.....	88

Hagltårnet Holding as.....	93
Kruse Smith Eiendom as.....	94
Sollandgruppen v/Leif W. Solland	94
SLP v/Pål Arnulf Trodal	95
Ryfylke Dampskips-selskab	95
Eventyrbruden	99

4. Enkeltpersoner..... 99

Stian Robberstad	99
Frank Moncrieff.....	102
Eivind Enoksen	105
Siri Margrethe Helstrup og Ove Anders Malm	105
Dag Bjørnsen	105
Aud Jorunn Haugen og Torbjørn Kristian Aarek	106
Robert Q. Schanche.....	106
Lene Klovning Jørpeland	107
Rannveig Halldorsdottir	107
Thomas Sjøthun	107
Mats Stangeland og Kristine Kaada	108
Julie Katharina Vold Krause	109
Jan Kleven	109
Erik Leirvik	109
Randi Kallestén.....	110
Miroslava Muranova	110
Olav Vige	111

5. Innspill uten direkte tilknytning til planforslaget 112

Alf-Kristian Aune	112
Atle Brokjøb	112
Ingvil Trana.....	113
Wendy Wong	113
Janne Børve.....	113
Johnny Furre	113

6. Merknad mer utformet som spørsmål 114

Arnfinn P. Aksland	114
--------------------------	-----

1. Oversendelsesforslag Kommunalutvalget

Deltema	Innspill	Svar
Holmen, Østre og vestre havn	For alle forslag om nye utfyllinger i havnen må perspektivskisser utarbeides, med særlig fokus på om vesentlige siktlinjer endres. Det må settes tydelig høydebegrensning i slike områder av hensyn til bakenforliggende bebyggelse.	Alle forslag om nye utfyllinger er modellert og vurdert i 3D-modell. Anbefalingene er illustrert og høydebegrensninger er satt i bestemmelsene.
Holmen	Det må gjøres en særskilt vurdering av forslaget om å bygge igjen havneareal som omkranser Oljemuseet.	Holmen, m/Oljemuseet er vurdert mer detaljert og omarbeidet. Kailinjen ytterst er opprettholdt av hensyn til effektiv havnedrift, men fylling foran Oljemuseet er redusert.
Flomvern	Mulig framtidig havstigning må tydeliggjøres gjennom oversiktskart. For områder der det er tenkt bygget flomvern og diker bør disse inngå i bebyggelse eller som multifunksjonskonstruksjoner.	Oversiktskart er utarbeidet, se temakarter i hefte med bestemmelser. Flomvern vil i stor grad kunne inngå i bebyggelse, multifunksjonskonstruksjoner og øvrig integrert terrengtilpasning. Se illustrasjoner i planbeskrivelse kap. 3.3.5.1. Konkret innpassing velges på reguleringsnivå.
Vestre havn	Det må vurderes spesielt om Vågens historiske posisjon som det sentrale punkt i havnebyen Stavanger skal endres slik forslaget om A6 vil kunne innebære hvis det aksepteres. Alternativt må tiltaket A6 vurderes med endret plassering og kraftig bearbeiding i forhold til vist illustrasjon.	A6 Bro over Vågen er tatt ut av revidert planforslag.
Nye- og eksisterende parker	Eksisterende parker og uterom bør beholdes og utvikles til "mangfoldsområder" der lek, rekreasjon gis mulighet for kombinasjon med mindre serveringsvirksomhet og kulturelle aktiviteter.	Både eksisterende og nye parker og uterom er egnet som mangfoldsområder, men detaljering av dette komme på neste plannivå. Arbeid med en oppdatert bykatalog er startet opp av Park og vei og vil pågå parallelt med sluttfasen av sentrumsplanprosessen. Utdypning av innhold i ulike byrom vil skje i arbeidet med katalogen.
Nye- og eksisterende parker	Det utarbeides en oversikt over regulerte uterom og friområder som ikke er tatt i bruk til formålet og en strategi for snarlig innløsning og opparbeidelse av disse.	Oversikt og strategi for innløsning av regulerte friområder og uterom som ikke er tatt i bruk, må utarbeides som oppfølging av sentrumsplanen.
Generelt	For de fleste byomformingsområdene åpner bestemmelsene for at prosjekter kan utarbeides direkte som detaljplan. Det må gjøres en særskilt vurdering av om dette vil sikre tilstrekkelig medvirkning fra berørte og nødvendig offentlig debatt.	Detaljregulering er den vanligste formen for regulering i sentrumsområdet og vil normalt gi tilstrekkelig medvirkning/debatt. For å forsterke tilretteleggingen for medvirkning på dette plannivået, legger rådmannen opp til varsling om høringen av sentrumsplanen ut over lovkravene på kommuneplannivå.
Generelt	For alle byomformingsområder må levekårsundersøkelsen legges til grunn, dette må inngå spesifikt i bestemmelsene for område D	Planens oppfølging av levekårsundersøkelsen er drøftet i konsekvensutredningen i kapittel om bomiljø og levekår. Erfaringsvis må hensyn til levekår konkretiseres mer spesifikt som bestemmelser knyttet til de forholdene som er spesielt viktig i det aktuelle området for

		å få virkning. Hovedutfordring i levekårsundersøkelsen i sentrumsområdet er for stor andel små boenheter og rådmannen har derfor foreslått endringer i krav til boligstørrelser.
Østre havn	Området A3 vises som område for "Sentrumsformål, fremtidig".	Område A3 er vises som sentrumsformål i planforslaget.
Diverse delområder	Områdene B3, E10, A10 og A7/G8 tas ut av planen som "Sentrumsformål, fremtidig".	B3 er opprettholdt som Sentrumsformål og grøntstruktur. Feltet utgjør en viktig del av strategien for å styrke Løkkeveien med større utbyggingsprogrammer. Høyder angitt med alternativer. E10 er endret til kombinert formål. A10 utgår som følge av innsigelse. A7 er opprettholdt som sentrumsformål og grøntstruktur, men er betydelig bearbeidet.
Kannik/ Tilgjengelighet	Det bes om en vurdering av om kollektivtrafikk fra Stavanger Stasjon kan legges under bakken gjennom Kannik-området.	Punktet er nylig behandlet av formannskapet i forbindelse med sak om prinsippløsning for bussveien og ble da tatt ut. Et hovedgrep i planen er å omgjøre Kannik fra bilvei til bygate, blant annet ved å omgjøre kjørefelt til bussgate med lavere trafikk. Tunell vil også ha arealkrevende innslagsområder ved Stavanger stasjon og nær motorveikrysset som vil forringe mulighetene for byutvikling vesentlig. Se eget notat vedlagt saken.
Parkering	Det bes om en analyse av konsekvensene for en nedgang i parkeringssituasjonen i Sentrum, både for korttidsplasser og langtidsplasser.	Konsekvenser av planforslagets parkeringsbestemmelser drøftes kapittel om transport og tilgjengelighet i konsekvensutredningen.
Østre havn	Vurdere muligheten for restaurant på taket av Jorenholmen (ala Jacob Aall i Bergen på taket av kjøpesenteret Xhibition) i tillegg til økning av parkeringsetasjer.	Jorenholmen er i dette planforslaget vist som Sentrumsformål og programmeringen i området endret. Eventuell innpassing av restaurant må vurderes på reguleringsnivå. Restaurant vil være i tråd med sentrumsformålet.
Vestre havn	Broen over Vågen må utformes med tanke på at veteranbåtene våre også får mulighet for å komme helt inn.	Vetaranbåtenes utfordringer med manøvrering gjennom åpningen i broen var en av flere argumenter som medførte at broen er tatt ut i revidert planforslag.
Østre havn	Eiendommene fra A08 mellom Verksgata og havneringen (bygget med Kanelsnurrene/Margarinbygget m.fl) har en sentral og viktig brikke i overordnede planer om å utvide sentrum og sentrumsopplevelse mor Stavanger Øst. Det er derfor ønskelig å få disse eiendommene vurdert som sentrumsformål.	Eiendommene er i revidert plan vist med sentrumsformål.
Holmen, Østre og Vestre havn	KBU ber administrasjonen utrede mulige konflikter som kan oppstå mellom eksisterende + nye boliger i reguleringsområdet og annen næring + havn, og mulige retningslinjer for å løse disse.	Forholdet mellom byutvikling og havnedrift drøftes flere steder i planforslaget. Bestemmelsene for støy angir at bolig ikke kan etableres opp mot areal med havnedrift uten tilstrekkelig sikring av støyforhold,

		blant annet med gjennomgående leiligheter og privat uteoppholdsareal på stille side.
Holmen	På tegningen over havneutvidelsen på holmen mot nord får man inntrykk av at denne får en lang og kjedelig rett kai og avslutter i 90 graders vinkel mot nordøst. Slik vil selvsagt ikke eventuell endelig utforming bli og for å understreke det alt nå bes det om at forslaget også skal sees på om å fylle ut mer mot nord og på den måten utvide utfyllingen og gjenskape dagens form på holmen ved å lage flere kaistrekk slik at avslutningen på holmen blir mer avrundet og ikke som en rett strek. Man ønsker ikke en moderne kai på flere hundre meter rett strekk her, men mer en halvsirkel som avslutning på holmen.	Utfyllingen er vurdert ut fra en rekke hensyn og det totalt sett vurdert at en rett kaifront vil være den løsning som gir best løsning, som ivaretar anledningen til en bymessig struktur på utfyllingen, havnefunksjoner og retning for bebyggelsen mht. sol/skygge mv. Bygningsstrukturen vil sammen med rytmen av byrom likevel gi en variasjon i fjernvirkningen.

2. Offentlige etater, råd og utvalg

NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
1.	Hundvåg bydelsutvalg 11/12419-71	Generelt	Vedtak: Saken tas til orientering	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
2.	Hinna bydelsutvalg 11/12419-74	Holmen	Vedtak: Er skeptisk til utfylling på Holmen.	Utfyllingen på Holmen er en av planens aller viktigste plangrep, mht. økt aktivitet både i Holmen-området og på hele sentrumshalvøya, og er derfor opprettholdt.
3.		Vestre havn / Bjergsted	Vedtak: Ønsker at utenriksterminalen blir liggende, ønsker ikke å stenge Vågen for større båter/cruiseskip og ønsker ikke gangbro over Vågen.	Den tidligere utenriksterminalen bevares i dette planforslaget og gangbroen utgår.
4.		Bil tilgjengelighet	Vedtak: Det må også være plass til bilen i sentrum.	Bilen vil fortsatt ha plass i sentrum. Planen definerer et hoved- og samleveinett der bilen fortsatt gis prioritet.
5.		Cruise	Vedtak: Cruiseskipene beholdes i indre Vågen.	Planen legger til rette for at deler av cruisetrafikken kan flyttes ut av Vågen, men revidert planforslag forhindrer ikke videre bruk av Vågen. Gangbroen utgår.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
6.	Hillevåg bydelsutvalg 11/12419-75	Generelt	Vedtak: Saken tas til orientering	Tas til orientering.
7.		Cruise	Oversendelsesforslag: Vågen har som byens nerve vært innfartsåre på sjøsiden for uminnelige generasjoner. Dagens cruiseskiptrafikk påvirker en økonomisk ryggrad som ikke lett kan erstattes, samtidig som turistene skaper liv på torg og i sentrum. Cruisetrafikken bør tillates i Vågen så sant dagens miljømessige forhold tilsier det.	Planen legger til rette for at deler av cruisetrafikken kan flyttes ut av Vågen, men revidert planforslag forhindrer ikke videre bruk av Vågen. Gangbroen utgår.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
8.	Storhaug bydelsutvalg 11/12419-76	Mål og virkemidler/ Hovedgrep	Vedtak: SBU er positiv at det lages en plan for gjennomføring av mål for Stavanger sentrum. Konseptet med kompakt sentrum virker fornuftig med det forslag til utvidelse som foreligger.	Tas til orientering. Sentrumsavgrensningen er gitt en ny løsning i revidert planforslag.
9.		A6 - Gangbro	Vedtak: Konsekvensen av en gang/sykelbro over vågen A6 må utredes nærmere, en besnærende ide.	Gangbroen over Vågen utgår.

10.		Holmen	Vedtak: Utvidelsen ved Holmen ser ut til å være et godt forslag for videreutvikling av sentrumskjernen.	Tas til orientering og er videreført i dette planforslaget.
11.		Østre havn	Vedtak: Grepet med å utforme Havneringen/Verksgata til bygater støttes. Ved en eventuell flytting av Rogaland Teater vil Bekhuskaiaen være et godt alternativ.	Tas til orientering og er videreført i dette planforslaget.
12.		Kollektivtraseer	Vedtak: Forslag om kollektivgater i Klubbegata, Kongsgata og Hospitalgata samt Ryfylkegata støttes.	Tas til orientering og er videreført i dette planforslaget.
13.		Biltilgjengelighet	Vedtak: Konsekvenser for Pedersgata med tilhørende gater må utredes nærmere hvis den skal enveisreguleres. Hvilken innvirkning får trafikken på gater som leder til og fra Pedersgata	Konsekvensene for ensretting av Pedersgata er nærmere drøftet i konsekvensutredningen.
14.		Biltilgjengelighet	Vedtak: Overgangen mellom Bergelandsgata og Birkelandsgata er forholdsvis smal i en stigende kurve i en slak sving. Avstanden fra tunnelinnslaget til 1. Rundkjøring er kort. Disse forholdene vil gjøre en eventuell ny avkjøring utfordrende. Denne må ikke komme i konflikt med forslag om ny gangbro over Lagård gravlund	En ny, bearbeidet løsning er til høring i dette planforslaget.
15.		Gang- og sykkelbro over Lagård	Vedtak: Forslag om ny gangbro mellom Storhaug og Våland som støttes fullt ut.	Tas til orientering og er videreført i dette planforslaget.
16.		Østre havn/ parkering	Vedtak: Forslag om Jorenholmen støttes.	Jorenholmen er i dette planforslaget foreslått til Sentrumsformål, mens p-anlegg er flyttet til Fiskepiren.
17.		Parkering	Vedtak: Ved etablering av nye boliger må det være en parkeringsplass pr. boenhet.	Som del av vedtatt 0-vekstmål for biltrafikk, må parkeringsnormen reduseres.
18.		Sentrale gater i randsonen	Vedtak: Grepene med mer urban utvikling i bygatene så som Bergelandsgata synes riktige.	Tas til orientering og er videreført i dette planforslaget.
19.		Nye- og eksisterende parker	Vedtak: Det må være fokus på utforming av gode grønt og rekreasjonsområder. Det må vektlegges høy trivsel for alle aldersgrupper.	Grøntstrukturen i sentrum er ytterligere bearbeidet i dette planforslaget.
20.		Generelt	Vedtak: Det skal legges til rette for lokalisering av flere arbeidsplasser i sentrum.	Planen legger til dette for lokalisering av vesentlig flere arbeidsplasser i sentrum.
21.		Kollektiv	Vedtak: «Nullen» var et forsøk på gratis buss i sentrum i 2013. Tilbudet bør vurderes tatt opp igjen, da dette vil hjelpe folk med å få med seg varer ut av sentrum. «Nullen-området» bør utvides for å hjelpe flere handlende i sentrum.	Denne typen tiltak må vurderes i oppfølgende planer.

22.		Sentrale gater i randsonen	Vedtak: Det er gledelig at sentrale gater i randsonene planlegges styrket. For Storhaug bydel er Pedersgata en sentral inngang til bydelen.	Tas til orientering og er videreført i dette planforslaget.
23.		Sentrale gater i randsonen	Vedtak: Pedersgata bør gjøres om til en miljøgate der benker og bord bør vurderes satt opp. Trafikken bør ikke tillates større fart enn 30 km/t.	Ensretting av Pedersgata vil gi bedre vilkår for gående, syklende og opphold. Eventuelle endringer i fartsgrenser må følges opp gjennom skiltvedtak.
24.		Benytte trafikk-omlegging	Vedtak: Når Hundvåg- og Eiganestunnelen kommer på plass, bør transporten/trafikken fra og til Hundvåg bydel vurderes. Skal bybroen kun gi adgang til kollektivtrafikk/utrykkingsbilder, gående og syklende? Bør det settes opp passasjerferge fra Buøy igjen er et spørsmål som må vurderes.	Passasjerferge ligger utenfor den juridiske planens virkeområde, men kan følges opp som del av det offentlig-private samarbeidet om oppfølging av planens virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
25.	Tasta bydelsutvalg 11/12419-77	Generelt	Vedtak: Saken tas til orientering	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
26.	Eiganes og Våland bydelsutvalg 11/12419-79	Vestre havn/Bjergsted	Vedtak: Eiganes og Våland bydelsutvalg støtter bygging av gang- og sykkelbro over Vågen. Etterlyser imidlertid et tidligere forslag fra bydelsutvalget om en bybåt i indre havn- mellom Hundvåg, Bjergsted, og Vågen og Verven.	Gangbroen over Vågen utgår. Bybåt ligger utenfor den juridiske planens virkeområde, men kan følges opp som del av det offentlig-private samarbeidet om oppfølging av planens virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.
27.		Generelt	Vedtak: For å bevare aktivitet også på dagtid må det være tilstrekkelig mange boliger i sentrum (især sentrumshalvøya). Anmoder om at planen i større grad vektlegger behovet for å øke antallet boliger og tilrettelegge for infrastruktur for beboere.	Økning i antall boliger er en sentral del av planforslaget.
28.		Parkering	Vedtak: Av hensyn til handelsstanden i sentrum må det bevares gateparkering (kort- og mellomlang) i om lag samme omfang som i dag. Dette bes innarbeides i planen.	Sentrum har relativt god parkeringsdekning i dag. Deler av gateparkeringen kan opprettholdes, men økt tilrettelegging for bygater og gående og syklende gjør det nødvendig å redusere arealbruken til andre formål. Konkrete løsninger vurderes på reguleringsnivå.
29.		Kollektiv satsning på programmering mv.	Oversendelsesforslag: Viser til BID-modell og viktigheten kjøpesentrenes fordel med senterledelse. Når BID-modell er valgt og vedtatt må denne omgående implementeres i Stavanger sentrum as.	Det er fortsatt usikkerhet knyttet til innføring av en norsk BID-modell. I planen anbefales det imidlertid et tett offentlig-privat samarbeid uavhengig av om modellen blir innført.

30.		Toaletttilbud	Oversendelsesforslag: Antall offentlige tilgjengelige toalett-tilbud bør kartlegges, innlemmes i sentrumsplanen og vurderes økt sett i fht sammenlignbare bysentra.	Toalett-tilbud følges opp på annet forvaltningsnivå og inngår derfor ikke i planen. Kan også følges opp som del av det offentlig-private samarbeidet om oppfølging av planens virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.
31.		Vestre havn/ Bjergsted	Oversendelsesforslag: Imøteser utfylling utenfor Gamle Stavanger. Ønsker vurdert om bystrand kan flyttes hit. Imøteser nye grøntområder og at det anlegges bademuligheter, brygge (ref Nordnesbadet i Bergen) ved Konserthusområdet.	Utfylling langs Vestre havn / gamle Stavanger utgår i dette planforslaget.
32.		Tilgjengelighet (UU)	Oversendelsesforslag: Etterlyser gode løsninger ift framkommelighet og tilgjengelighet for alle byens brukere, eksempelvis innganger til butikker med vernede inngangspartier.	Detaljerte løsninger for universell utforming avklares på regulerings- eller byggesaksnivå.
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
33.	Madla bydelsutvalg 11/12419-80	Generelt	Berømmer Stavanger kommunes administrasjon for grundig og godt arbeid med kommunedelplanen og tar saken til orientering.	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
34.	Eldrerådet 11/12419-81	Programmering / uterom	Vedtak: Handel/service: Stavanger Kommune må bidra aktivt til at det samarbeides mellom de ulike næringsaktørene i sentrum. Kommunen må ikke legge store begrensninger for et aktivt, pulserende liv i sentrum når det utarbeides bygge- og reguleringsplaner. Forholdene må legges til rette for at vi også i fremtiden kan bevare byens egenkarakter, slik at handelen ikke bare blir dominert av store og sterke kjedebutikker. Mye nedbør og vind gjør det ofte utrivelig å dra på handleturn i sentrum. Det bør derfor vurderes å legge glasstak over noen av de mest brukte gatene i sentrumskjernen.	Tas til orientering og følges opp som del av det offentlig-private samarbeidet om oppfølging av planens virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.
35.		Hovedgrep	Vedtak: Transformering av sentrumsområdene: Eldrerådet ser på dette som en del av den nødvendige utviklingen i sentrumsområdene. Dette må imidlertid gjøres på en skånsom måte, og bør i størst mulig grad ta hensyn til eksisterende byggeskikker.	Tas til orientering.
36.		Parker / uterom	Vedtak: Det må settes i verk tiltak som gjør at Torget blir mer publikumsvennlig. Slik Torget fremstår i dag, innbyr det ikke til	Økt tilrettelegging av Torget pågår. Tas for øvrig til orientering og følges opp som del av det offentlig-private

			besøk utenom de større arrangementene i forbindelse med Oljemessen, Gladmat, Volleyball turneringen etc.	samarbeidet om oppfølging av planens virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.
37.		Kollektivtrafikk	Vedtak: Eldrerådet mener at satsingen på kollektiv transport må styrkes. Knutepunkt i sentrum for overgang mellom forskjellige bussruter er uhensiktsmessig plassert. Det bør derfor etter Eldrerådets mening søkes etablert en bussrute i sentrum, med hyppige avganger, som kan bringe folk rundt i sentrumskjernen.	Intern bybuss ligger utenfor den juridiske planens virkeområde, men kan følges opp som del av det offentlig-private samarbeidet om oppfølging av planens virkemidler utenfor plan- og bygningsloven. Som del av arealplanen styrkes kollektivknutepunktet ved Stavanger stasjon.
38.		Universell utforming	Vedtak: I Sentrum har vi etter hvert fått mange områder som er belagt med brostein. Med henblikk på universell utforming, er dette et uhensiktsmessig produkt. I området ved Byterminalen mangler det for eksempel fugging mellom steinene i gatelegemet. Også mellom hellene på fortauene er det store åpninger som bør utbedres. Eldrerådet er enig i at Sentrumsplanen bør knyttes opp mot Kommuneplan for Universell Utforming.	Gatebelegging følges opp på annet forvaltningsnivå og inngår derfor ikke i planen.
39.		Paradis	Vedtak: Eldrerådet ønsker at bebyggelsen i Paradisområdet ikke utformes slik at det blir forringelse for allerede eksisterende bebyggelse i nærområdene. Et godt alternativ ville være å bygge et nytt sykehjem og eldreboliger i dette området.	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
40.	Fiskeri-direktoratet Region Sør 11/12419-90	Havn/kai	Fiskeridirektoratet region Sør kan ikke finne at forslaget til plan vil medføre at fiskere ikke kan opprettholde sin aktivitet, og legger til grunn at fiskerne fortsatt kan ha ligge til kai slik praksis er i dag.	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
41.	Stavanger kulturskole 11/12419-94	Vestre havn / Bjergsted	Mener grepet med å knytte Bjergsted nærmere sentrum er fornuftig, da den mentale avstanden i dag er lang mellom torget og kulturparken.	Tas til orientering og følges opp i en redusert løsning i dette planforslaget.
42.		Gml. Uten-riks terminal	Riving av tidligere utenriksterminal vil få store konsekvenser for kulturskolen. I dag får 900 elever sin danseundervisning i bygget og for 4 år siden brukte Stavanger kommune 30 mill for tilrettelegging av byggets 1. etasje. Forutsetter at det ved evt.	Fortsatt bruk av tidligere utenriksterminal inngår i dette planforslaget.

			riving blir lagt til rette tilsvarende lokaler i tilknytning til Bjergsted kulturpark.	
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
43.	Park og Vei 11/12419-95	Parker	Viser til at avstander til parker/byrom er avgjørende for om de blir brukt og mener beskrivelsen i dag er mangelfull.	Tas til orientering. Planbeskrivelsen er mer utfyllende i revidert plan.
44.		Arealregnskap	Savner et arealregnskap som viser nye og sanerte parkarealer, også sammenholdt med grøntareal pr. bolig.	Arealregnskap for grønnstruktur vil ikke være hensiktsmessig på dette plannivået fordi kommunedelplanen er generalisert og ikke gjengir alt av grøntarealer. Viste grønnstrukturarealer vil øke tilgangen på parkarealer i sentrum. Planen gir også samme omfang av uteoppholdsarealer som kommuneplanen.
45.		A10	Fraråder utbygging i Kiellandshagen på det sterkeste. Kommunedelplanprosessen bør heller benyttes til å forsterke byparkens stilling i sentrum også ved å legge til rette for en utvidelse mot Olav Vs gate og Jernbaneveien. Mener det er feil å ikke medregne store trær i beskrivelsen av «vegger» i definisjon av byrom.	Utbygging Kiellandshagen utgår.
46.		Holmen /Kjerringholmen (A4/G4)	Anbefaler en internasjonal arkitektkonkurranse som tar for seg hele Holmen-området. Det må gjennomføres en egen prosess som ser på solkvalitet, forhold til sjøen, bademuligheter mv. dersom det skal plasseres nye bygg her. Viser videre til at Geoparken siden åpningen i 2008 har vært en suksess, men at den midlertidige løsningen på sikt må finne en permanent løsning. En vitenpark ifm Oljemuseet er en mulighet og hele eksisterende areal bør disponeres til dette, evt. supplert med et nes ut i sjøen. Tilrettelegging for bading i sentrum er en flott kvalitet, og et badeanlegg kan fungere i nordre del av G4 der det er best solforhold. I tillegg til strand bær det vurderes sjøbad, ref. for eksempel Islands brygge. Dersom havnefronten skal benyttes til cruiseskip, må bredden på promenaden langs sjøen økes slik at det er plass til terrorgjerder. Sikkerhetsmessige aspekter i forhold til boliger må avklares.	Det skal utarbeides en områdeplan for hele Holmen-området og ifm dette arbeidet skal det foretas alternativvurderinger. Arkitektkonkurranse er aktuelt som del av dette arbeidet. Bystranden er flyttet lengre sør i G4, det er mulig å integrere et sjøbad som del av bystranden og bredden på sjøpromenade er tilpasset ISPS-gjerde, samtidig som gangforbindelse er sikret.
47.		Vestre havn (G8)	Den planlagte parken må sikres direkte kontakt med sjøen, med adkomst til vannet via trappeløsninger. I konflikt med planlagt havneaktivitet.	Parken i Vestre havn ligger på innsiden av en operativ kai og trappes derfor ikke ned til sjøen. Denne kvaliteten er imidlertid sikret øvrige steder i sentrum.

48.		Jorenholmen (A3)	Siktaksen gjennom Klubbgata fortjener et annet målpunkt enn et parkeringsanlegg. Det optimale vil være en park, som med kobling til Byparken ville blitt et svært sterkt og tydelig grep og gjøre synligheten av det grønne i sentrum tydeligere.	Jorenholmen er i planforslaget foreslått til sentrumsformål. Tomten er forbeholdt publikumsrettet aktivitet, eksempelvis badeanlegg i tilknytning til bystranden, og siktakse fra Klubbgata er sikret i bestemmelsene.
49.		Tårngalleriet (A5)	Ved utbygging må åpenheten fra Valberget til Vågen bevares. Likeledes synligheten til Valberget og Valbergtårnet fra byen.	Vurderes som ivaretatt.
50.		Stavanger stasjon (E5)	Arealet mellom Breiavannet og E5 burde optimalt utvikles til et vrimleområde med god tilknytning til byparken.	Arealet er del av gateterminal for Bussvei 2020 og andre lokale bussruter. Hele gatesnittet ut til vannet skal planlegges samlet og dette er sikret i bestemmelsene.
51.		Madlaveien mv. (E2)	I arealet E2 bygges det fordrøyningsmagasin både under og over bakken (dam) som en del av Ryfast-prosjektet. Arealet vil framstå som en grønn lomme, og er et verdifullt areal for den grønne, sammenhengende forbindelsen fra sentrum til Vålandsskogen og Mosvannet.	E2 er justert slik at grøntareal og fordrøyningsmagasin opprettholdes som regulert.
52.		Grønne forbindelser	Temakart nr. 2 framstiller en lite sammenhengende struktur. Må forbedres og gjenspeiles i planen, bl.a. ved at alle turveier/turdrag på temakart inngår i planen. Forbindelse til Østre bydel og Paradis mangler. Det må legges inn turvei/turdrag i alle akser ut fra den sentrale delen av sentrum. Grønne spaserdrag i kommuneplanen benyttes som utgangspunkt.	Vurderes som ivaretatt i arbeidet gjennomført inn mot dette planforslaget.
53.		Vestre havn	Forbindelsene i vestre havn som er vist mellom bygg (A7) må ha siktlinjer på tvers av Vågen.	Vurderes som ivaretatt. Plangrep i vestre havn er redusert.
54.		Gangnett	Viser til forbindelser som mangler og har vedlagt en illustrasjon som beskriver disse.	Vurderes som ivaretatt i arbeidet gjennomført inn mot dette planforslaget.
55.		Hovedsykkelruter	Plankartet må vise et fullstendig og sammenhengende hovednett for sykkel. Det framtidige hovednettet for sykkel skal tilfredsstillende samme krav til standard når det gjelder tilrettelegging og vedlikehold som dagens hovedsykkelruter. <i>Beskriver konkrete merknader/endringer i 9 punkter og viser til vedlagt illustrasjon.</i>	Vurderes som ivaretatt i arbeidet gjennomført inn mot dette planforslaget.
56.		Planbestemmelser	Bestemmelsene for grønnsstruktur framstår svært tynne, og må utvides for å sikre god kvalitet. Bestemmelsene må inneholde krav til kvalitet og sammenhengende forbindelser i	Vurderes som ivaretatt i arbeidet gjennomført inn mot dette planforslaget.

			grønnstrukturen, krav til bredde på promenader og krav om tilgjengelighet til sjøen (trinn). Overordnet plan for sjøpromenaden i Urban sjøfront kan brukes som referanse. Videre må det tas med krav til bruk av trær i bygater. Viser for øvrig til Park og veis uttalelse til kommuneplanen.	
57.		KU	Det er nevnt i KU s. 40 at det foreslås en plan for programmering av de grønne områdene i planen i bestemmelsene, men dette finner vi ikke igjen i bestemmelsene.	Vurderes som ivarettatt i arbeidet gjennomført inn mot dette planforslaget.
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
58.	Tilleggsuttalelse fra Park og Vei 11/12419-100	Hoved-sykelruter	Mener Løkkeveien bør velges som hovednettforbindelse for sykkel framfor den foreslåtte hovedruta i Møllegata. En hovednett-forbindelse for sykkel og etablering av sykkelfelt i Løkkeveien kan oppnås ved å énveisregulere kjøreveien. Trafikk fra nåværende motgående kjøreretning kan flyttes til for eksempel Wessels gate, som også kan énveisreguleres	Løsningen er vurdert på nytt, ref. hovednett for sykkel.
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
59.	Funksjonshemmedes råd 11/12419-101	Generelt	Vedtak: Funksjonshemmedes råd mener at kommunedelplanen for sentrum er en spennende plan.	Tas til orientering.
60.		Parkering	Vedtak: HC-parkeringsplasser må bli opprettet både ute på gateplan og i parkeringsanlegg. Mange funksjonshemmede har biler som er for høye til å parkere i parkeringshus. I tillegg er avstandene fra parkeringshus for store for enkelte brukergrupper til butikker i sentrum.	HC-parkering er sikret.
61.		Universell utforming	Vedtak: Ha høyere fokus på universell utforming i planen. Ta fram handlingsplanen for universell utforming i sentrum, som en har brukt mye ressurser på, og mye i denne planen kan en bruke i det videre arbeidet med kommunedelplanen.	Planen viderefører kommuneplanens bestemmelser om universell utforming og supplerer med bestemmelser knyttet til hovedgangnett.
62.		Deltagelse	Vedtak: Funksjonshemmedes råd ønsker at rådet blir representert i prosjektgruppen i det videre arbeidet med kommunedelplanen for sentrum.	I høring tilbys orienteringer til alle som ønsker det.
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
63.	Byantikvaren 11/12419-103	Hovedgrep / strategi	Utkastet til kommunedelplan sentrum inneholder mange gode intensjoner og dristige grep for å styrke sentrum. Dette målet -	Tas til orientering. Avveining mellom behovet for utvikling og bevaring er et sentralt tema i planen og dette forventes belyst ytterligere i ny høring.

			å styrke sentrum - er ett de fleste kan enes om, også vi. De to sentrale spørsmålene er: - Hva skal til for å styrke sentrum? - Hvilke kvaliteter ved sentrum vil svekkes hvis andre styrkes? Et grunngrep i planforslaget er å avdekke byggepotensial i sentrum, i all hovedsak utenfor selve sentrumshalvøya. Tanken er at ny bebyggelse til både bolig og næring skal tiltrekke seg mer aktivitet, og dermed styrke sentrum som knutepunkt. En rettesnor i arbeidet har vært ideen om at sentrum skal opprettholde sinn andel av bolig og næring, målt mot resten av kommunen. Dette forutsetter en heftig fortetting i årene som kommer, og i planforslaget er det ganske konkret vist hvor denne fortettingen kan foregå, til dels på bekostning av eldre bebyggelse. Ingen, og aller minst Byantikvaren, ønsker oss tilbake til 1946-planens totalsaneringsscenario for å modernisere sentrum. Men også punktuelle inngrep i den eksisterende bebyggelsen kan ha store negative virkninger i verneverdige miljøer. Til nå har dessuten mye av den moderne bebyggelsen som har kommet opp i sentrumsområdene hatt dårligere kvaliteter og skapt færre muligheter for urbant liv enn den gamle, noe som fremdeles er et faremoment i det øyeblikket en river noe. Man risikerer altså en tap-tap-situasjon.	
64.		Hovedgrep Kompakt by	Er bekymret omkring to forutsetninger for planarbeidet: 1 Hvilken andel av Stavangers bolig- og næringstilbud er det rimelig at Stavanger sentrum har i fremtiden? Langt opp på 1800-tallet hadde dagens sentrum 100 % av byens næring og 100 % av byens boliger, ettersom byen ikke var større. Med en raskt voksende by, må andelen nødvendigvis falle. Hvis folketallet fortsetter å vokse raskt, er det da rimelig eller ønskelig at dagens andeler opprettholdes? Og i tilfelle, på bekostning av hva?	Planforslaget har ikke til hensikt å bestemme en gitt andel næring eller bolig i sentrum, men bruker dagens fordeling som utgangspunkt for dimensjonering av behov for nytt byutviklingspotensial. For utfyllende beskrivelser av begrunnelse for dimensjonering vises det til planbeskrivelsen. Rådmannen mener planforslaget vil styrke sentrumskjernen og ligger innenfor sentrums tåleevne, men den politiske behandlingen og påfølgende høring vil avdekke om det er andre vurderinger av dette. Vellykket sentrumsutvikling krever aktiv innsats for byprogrammering, men det vil ikke være riktig å binde

			2 Intensjonen om å legge til dels store mengder nytt byggeareal i en tett ring rundt sentrum for å bygge opp om aktiviteten på Sentrumshalvøya, er god – men hvordan vet man at ikke virkningen blir motsatt av intensjonen, nemlig at aktiviteten tappes fra det historiske sentrum og flytter ut i ringen rundt? Det er nok å se hvordan en enkelt etablering som Ostehuset forrykket sentrumstrafikken i retning Klubbegata, eller hvilke virkninger Fargegata har hatt, for å skjønne at ganske subtile endringer kan bety store forskyvninger i folks bevegelsesmønstre. Det følger også av dette at snarere enn å lete med lys og lykte etter potensielt utbyggingsareal alle steder i og rundt det historiske sentrum, burde det kanskje være et mål å styre ny utbygging til mest mulig hensiktsmessige steder med tanke på å styrke tilstrømningen til selve sentrumshalvøya. Da vil f.eks. Holmen og Østre havn være bedre steder å legge nye tyngdepunkter enn Løkkeveien og Bergelandsgata. Det vil også være viktig med riktig programmering – altså hvor handelen legges vs. hvor kontorarbeidsplassene plasseres.	dette opp på dette plannivået ut over generelle prinsipper (for eksempel krav til aktive førsteetasjer).
65.		Eksisterende bebyggelse / identitet	Mener planforslaget kun ser på den historiske bebyggelsen som et problem og underkommuniserer verdien denne bebyggelsen har for sentrumsutvikling.	Det er en klar intensjon i planen å framholde både verdien av den eldre bebyggelsen og potensialene som løses ut i denne bebyggelsen når ny bebyggelse bidrar til økt antall beboere, arbeidstagere og besøkende. Det kulturhistoriske aspektet i planen er også forsterket sammenlignet med opprinnelig planforslag.
66.		Holmen A4 og Østre Havn A1-A3	Noen av de mest kontroversielle, men også mest spennende, grepene i planen er fyllingene på østsiden av Holmen og langs Østre havn. Om dette skulle la seg gjøre, kan det være et godt grep for å tilføre Sentrumshalvøya mer aktivitet, så lenge ikke resultatet blir at for mye byliv blir sugd bort fra vestsiden av halvøya. Et annet faremoment er at de gamle sjøhusene i enda større grad enn i dag ender opp som fisker på land. Det må være et mål at sjøhusene i størst mulig grad får fri visuell adgang til sjøen.	Utbyggingsmulighetene er søkt balansert, slik at tyngdepunktet ikke forskyves og at summen av aktivitet muliggjør aktivering av hele sentrum og sentrumshalvøya. Det er holdt som et hovedprinsipp at gamle sjøhus skal opprettholde visuell kontakt med sjøen.

67.		Nytorget	På Nytorget er det foreslått tinghus, og jugend-murhuset der Rogaland kunstsenter ligger, kan ifølge planforslaget rives. Dette er i tråd med gjeldende reguleringsplan, men bør, om overhodet mulig, revurderes i KDP sentrum. I likhet med det store torget (Tusenårsstedet) er også Nytorget i sin tid planlagt ut fra et helhetlig arkitektonisk grep. Muren som skiller selve torget fra Pedersgata er et forseggjort stykke jugendarkitektur som spiller godt sammen med det samtidige murhuset, som danner den eneste egentlige plassveggen. Nytorget er ellers omkranset av trehusbyen på alle sider, og det må være et mål å ta vare på mest mulig av de opprinnelige plassveggene. <i>Merknaden inneholder ytterligere beskrivelser mv. om Nytorget inkl. bebyggelsen.</i>	Planforslaget omfatter kun C11 som er aktuell som tomt for Tinghus. Regulert riving er opprettholdt. I bestemmelsene for Nytorget fremgår det at det skal lages alternativsvurderinger for Jugendmuren.
68.		Generelt	Føringene som er lagt for de ulike områdene som ifølge planen kan endres, er av svært ulik karakter/har ulikt detaljeringsnivå. For eksempel sies det ganske konkret hvilke bygninger/fasader som skal stå i Løkkeveien, mens formuleringene i Lagårdsveien er mye vagere. Det har vært en diskusjon om hvor konkret det er mulig å si noe om slike spørsmål i en kommunedelplan, og jeg antar at disse områdene vil bli gjennomgått påny i det videre planarbeidet. Jeg nøyer meg derfor med å si at endringområdene, slik de foreligger, flere steder enn på Nytorget kommer i berøring med verneverdig/vernet bebyggelse, og at både omfanget av riving og byggehøyder/volumer ved nybygg blir viktige temaer fremover.	Delområdene er i dette planforslaget vurdert mer inngående, men grunnet ulik karakter vil det være naturlig med noe detaljeringsforskjell. Berøring med verneverdig/vernet bebyggelse er behandlet i konsekvensutredningen.
69.		Lagårdsveien E7	Påpeker at brannstasjonen på Lagårdvseien har verneverdi som en av en rekke nye og historiske offentlige bygninger på denne strekningen, og som en karakteristisk bygning fra sin egen tid.	Planforslaget har alternative bestemmelser med og uten bevaring av brannstasjonen. I bevaringsalternativet bevares garasjebygget og åpner for omforming av øvrig bygningsmasse.
70.		Tårngalleriet A5	Og etter å ha sett dette illustrert i en annen sak, vil jeg også påpeke at Tårngalleriet ikke må bygges på i høyden, i alle fall	Planforslaget åpner for å gi rammer til å kunne omforme Tårngallerier slik at det både gir mer egnede arealer for ny aktivitet, samt en mer integrert tilpasning til

			ikke den delen av bygningen som ligger under Valbergets «fot» sett fra vestsiden av Vågen.	Valbergtårnet. Konkret løsning vil avklares som del av detaljplan. Byggehøyden opprettholdes.
71.		Bro over Vågen A6	Vågen var historisk selve livsnerven til Stavanger, og er fremdeles et av byens mest sentrale punkter, omgitt av historisk bebyggelse, og flittig fotografert som selve Bildet av Stavanger. Det er klart det må sitte langt inne å «strupe» Vågens kontakt med havnebassenget utenfor. Vågen er reelt sett heller ikke så veldig stor, så gevinsten ved broen er rent praktisk ganske liten – men psykologisk kanskje større. En slik bro ville nok kunne bidra til å endre fotgjennerstrømmene gjennom sentrum ved å trekke flere gående lenger nord på Sentrumhlavøya, noe som ville være positivt. Broen ville også gi mulighet for å oppleve Stavangers havnebasseng fra en helt ny vinkel. Likevel er det først og fremst broens eventuelle funksjon som «sluse» ved springflo som gjør den interessant ut fra et vernesynspunkt. Foreløpig er det ikke utredet om en slik funksjon er mulig å få til, og ikke sikkert at den vil bli nødvendig i fremtiden. Da må forslaget om broen uten denne tilleggsfunksjonen veies opp mot veteranbåtenes innspill om at de ikke vil kunne komme inn i Vågen om broen blir bygd. På den bakgrunn synes forslaget prematurt.	Broen over Vågen utgår.
72.		Bro over Lagård E17	Lagård gravlund regnes som landets best bevarte rammegravlund (gravlund der gravene er omrammet av en granittkant e.l., og ikke ligger i plen) og er en fredet plett der det hersker en helt spesiell stemning. Gravlundene ligger i dag på begge sider av en bilvei, slik at den aldri oppleves som helhet. En gang- og sykkelbro som foreslått vil skjære gjennom den mest antikvarisk interessante delen, der det ligger mange monumentale familiegravsteder. En bro som løper rett over gravlundene vil innvirke på opplevelsen av stedet, selv om det blir en lett konstruksjon og brokarene plasseres i en eksisterende gangvei. Foreløpig er det også uklart om dette vil betinge at gangveien utvides, og i så fall på bekostning av hva. Likevel vil en bro over gravlundene på dette stedet ha veldig	Tas til orientering og broen inngår fortsatt i planforslaget. Bestemmelsene angir at det skal tas sterkt hensyn til gravlundene ved utforming av broen.

			mye å si for opplevelsen av å sykle (og gå) mellom Storhuag og Våland. For mye trafikanter vil en slik bro binde de to bydelene sammen på en helt annen måte enn i dag. Gitt at nytteverdien trolig er stor, bør forslaget kunne utredes videre.	
73.		KU	Konsekvensutredningen, slik den foreligger, er svært overordnet og bør bearbeides med tanke på å belyse konsekvensene av de konkrete inngrepene plandokumentet åpner for.	Konsekvensutredningen er betydelig omarbeidet, bl.a. med konkrete vurderinger av samtlige plangrep.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
74.	Sølvberget KF 11/12419-105	Program	Framhever viktigheten av kultur i sentrum og Sølvbergets sentrale rolle som «motor» for utviklingen av sentrum. Peker spesielt på tilbudet til barn og internasjonalt/minoritetsspråklig publikum.	Tas til orientering.
75.		Holmen	Kulturhuset vil være en innfallsport til ny aktivitet på Holmen.	Tas til orientering.
76.		Byrom	Arneageren og øvrige område rundt Sølvberget bør utvikles med tilknytning til aktiviteten med spesiell vekt på barnefamilier (eks. lekeplass). Arneageren er en juvel av en «piazza» med gode solforhold og lite vind. Kan brukes i enda større grad med bedre opparbeiding.	Ny opparbeiding av Arneageren ligger på et mer detaljert plannivå, men initiativet tiltredes og programmering kan følges opp som del av virkemidlene utenfor plan- og bygningsloven.
77.		Teateret	Positivt for Sølvberget med teaterlokalisering i sentrum. Dagens gode samarbeid kan utvikles ytterligere.	Tas til orientering.
78.		Sykkel	Viktig at det tas modige og fremtidsrettede grep for å bedre den dårlige sykkeltilretteleggingen i sentrum. Ønsker bl.a. god sykkelparkering i nærheten av Sølvberget.	Tas til orientering.
79.		Parkering	Trenger bilparkering i nærheten av kulturhuset for de som har behov for det, men støtter ellers strategien om å legge til rette for kollektiv, sykkel og gange.	Tas til orientering.
80.		Trygghet	Det er i dag trygt å ferdes i sentrum og besøke Sølvberget. Viktig å opprettholde dette.	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
81.	Fylkesmannen i Rogaland – Samordnet uttale 11/12419-110	Parkering	Fylkesmannen: Støtter forslag til omstrukturering av parkering om reduksjon av p-norm, men fremmer <u>Innsigelse</u> til omfanget av nye parkeringsplasser, som er i strid med statlige retningslinje og nasjonalt mål om at økt persontrafikk i storbyområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange.	Parkeringsløsningen er omarbeidet til en løsning som ligger tettere opp mot kommuneplanen. Parkeringsnormen er differensiert blant annet ut fra kollektivtilgjengelighet.

82.		Havstigning	Fylkesmannen: <u>Innsigelse</u> til planen ut fra hensyn til samfunnssikkerhet, som en følge av manglende Svar av stormflore/havstigning i arealkart og bestemmelser i planen.	Hensynssone er nå lagt inn i arealkart og bestemmelser.
83.		Parkering	Statens vegvesen: <u>Faglig råd</u> om å begrense omfanget av parkering i sentrum	Parkeringsløsningen er omarbeidet til en løsning som ligger tettere opp mot kommuneplanen. Parkeringsnormen er differensiert blant annet ut fra kollektivtilgjengelighet.
84.		Sykkel	Fylkesmannen: <u>Faglig råd</u> om at kommunen innarbeider planbestemmelse for lukket og trygg sykkelparkering i sentrumsplanen for å gi høyere sykkelandel i Stavanger sentrum hele døgnet	Sykkelparkering er lagt inn i bestemmelser.
85.		Uterom	Fylkesmannen: <u>Faglig råd</u> om at nye normer for utendørs oppholdsareal i de mest sentrale byområdene inngår i bestemmelsene for endelig planforslag.	KDP Stavanger sentrum opprettholder som hovedregel norm vedtatt som del av kommuneplanen. Andel som kan løses over bakkenivå er foreslått justert.
86.		Boliger	Viser til faglig råd ifm kommuneplanen om å at kommunen videreutvikler sine retningslinjer for boligutbygging der kommunen er grunneier	Kommuneplannivået gir generelle bestemmelser og retningslinjer uavhengig av grunneier.
87.		Rogaland teater	Viser til faglig råd ifm kommuneplanen om at et nytt Rogaland teater må lokaliseres i samsvar med overordnet areal- og transportplanlegging i Nasjonal transportplan og Regionalplan for Jæren.	Samsvar med overordnet areal- og transportplanlegging har lagt til grunn i lokaliseringsanalysen for et nytt Rogaland teater. Alle aktuelle lokaliseringer er i tråd med overordnede føringer.
88.		Kompakt by	Forslag til sentrumsplan for Stavanger er godt i samsvar med Regionalplan for Jæren og vår (FM) uttalelse i planvarsel om fortetting. Hovedgrepet Kompakt by følger opp statlige planretningslinjer om samordnet bolig, areal og transportplanlegging, som også åpner for å bygge utypisk i pressområder.	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
89.	Statens vegvesen Region vest 11/12419-111	Jorenholmen (A3)	Det er behov for gode terminalfunksjoner i dette området, men det stilles spørsmål om A3 er rett lokalisering og om det er tilstrekkelig plass til funksjonene.	A3 Jorenholmen er i planforslaget vist som Sentrumsformål.
90.		Østre havn (A1 og A2 / G2 og G3)	Det fremmes <u>innsigelse</u> til vist arealformål for A1, A2, G2 og G3. Disse områdene må inntil ytterligere avklaringer foreligger, vises med blanda formål sentrum/veg. Bestemmelsene må følgelig også revideres.	A2 Fiskepiren mv. er i planforslaget vist som sentrumsformål, og det åpnes for en utvidelse for å ivareta Hurtigrute og andre ferjesamband. Planen har rekkefølgekrav knyttet til avslutning av fergedrift.

			Videre avklaringer / utredninger: Når Tau-sambandet legges ned må utviklingen av området vurderes i forhold til <i>samlige</i> gjenværende ferjesamband må vurderes, dvs. inkl. godsrute til Finnøy og turistferje til Lysebotn. Det må gjøres en mer grundige beredskapsvurderinger knyttet til området. Det er på gang et større Ros-analyse arbeid for hele Ryfylkebassenget, som vil ha stor relevans for dette området.	
91.		Innfartsårer	Gi støtte til strategien om fortetting lang innfartsårene Madlaveien, Lagårdsveien, Dusaviksveien/Løkkeveien og Tanke Svilands gate, men understreker viktigheten av at planarbeidet ivaretar framtidig tverrprofil som sikrer optimale løsninger for alle trafikantgrupper i tråd med vegnormalene, inkl. Bussvei 2020. Presiserer i tillegg at det er et miljø- og støyelement knyttet til byggegrenser og viser til at det allerede jobbes godt i samarbeid med SK vedr. disse forholdene. Diskusjon om byggegrenser er også aktuelt ifm fortetting i østre bydel, langs fv 427 og fv. 435.	Tverrprofil er satt for å ivareta alle trafikantgrupper og Bussvei 2020 har vært sterkt førende for valg av løsningsforslag. I Madlaveien/Kannik er det i samarbeid med Statens Vegvesen gjennomført en kapasitetsanalyse. Plassering av holdeplasser, kryssløsninger mv. er også resultat av denne dialogen.
92.		Stavanger stasjon / Kannik	Støtter planen mht. å se på Kannik-området samlet. Området må planlegges i nært samarbeid med Statens vegvesen. Jernbaneveien skal fortsatt være hovedtrase for kollektivtrafikk.	Ref. over.
93.		Kollektivtrafikk	Viser til separering av kollektivtrafikken fra øvrig motorisert transport i Klubbegata, Kongsgata, Kongsbakken, rv. 509 (skal være fv. 509), Olav V's gate, Musegata, fv. 44, Verksgata og i Kongsbakken, samt prioritering av kollektivtrafikken ved signalregulering i Løkkeveien. Stiller spørsmål ved hvordan separeringen skal håndteres hva angår fv.421 Musegata og ber om redegjørelse for dette. Har for øvrig ingen merknader til foreslåtte strakninger, men forutsetter tett koordinering med SVV.	Ref. over.
94.		Sykkel	Oppfatter at SK har en bevist tilnærming til hvordan å oppnå et sammenhengende hovedsykkelnett og mener forslaget om ny forbindelse mellom Storhaug og Våland er et viktig grep for å	Ref. over.

			styrke sykkeltilgjengeligheten. I den videre planleggingen må det tas hensyn til framtidig profil på fv. 44 Lagårdsveien og SVV forutsetter at den gode dialogen med kommunen ang. sykkelrettede tiltak videreføres.	
95.		Gangnett	Ingen merknader	Tas til orientering.
96.		Redusere personbil-trafikken	<u>Faglig råd:</u> SVV viser til § 2.6 i bestemmelsene om at «signalregulering skal iverksettes når Eiganes- og Hundvågtunnelen åpnes for biltrafikk» Videre at tiltakene vil redusere krysskapasiteten og forventes å ha en trafikkavvisende effekt <i>til</i> de nye tunnelene. Samtidig gir løsningen mulighet for å prioritere kollektivtrafikken, bl.a. i Kannik. SVV kjenner ikke til at det pr. dd er foretatt utredninger knyttet til framtidige kryssløsninger i disse punktene og vurderer at bestemmelser og omtale av dette i KDP burde vært «myket opp». Gir faglig råd om å benytte formuleringer i retning av at signalregulering skal vurderes når Eiganes- og Hundvågtunnelen er åpnet for biltrafikk, men at endelig konklusjon først blir tatt når det er gjort konkrete analyser	Ref. over.
97.			Er enige i at det er et viktig mål for planarbeidet å redusere personbiltrafikken til og gjennom sentrum.	Tas til orientering.
98.			<u>Faglig råd:</u> Vurderer at det i planen legges opp til for mye parkering sentralt i sentrumskjernen. Det vil virke mot sin hensikt mht. å få flere over på kollektiv, sykkel og gange. I tillegg harmoniserer det dårlig med å ha en null-visjon som transportstrategi. SVV retter et sterkt faglig råd om å begrense omfanget av parkering i sentrumskjernen. <i>(inngår i samordnet uttale fra Fylkesmannen)</i>	Parkeringsløsningen er omarbeidet til en løsning som ligger tettere opp mot kommuneplanen. Parkeringsnormen er differensiert blant annet ut fra kollektivtilgjengelighet.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
99.	Jernbaneverket 11/12419-117		<u>Varslet innsigelse:</u> Viser til merknad ifm med Plan 2492 Områdeplan for Stavanger stasjon, der Jernbaneverket uttalte at det kan bli aktuelt å utvide planområdet for å sikre tilstrekkelig areal til jernbaneformål, samt til merknad til Kommuneplan 2014-2029 om at områdene rundt Paradis fortsatt vil være attraktive til jernbaneareal. En del av Jernbaneverkets eiendom er i foreløpig planforslag avsatt til kombinert formål. Dersom Jernbaneverkets pågående	Ut fra senere dialogmøte med Jernbaneverkets ledelse, antas det at det ikke vil være behov for å fremme innsigelse. Jernbaneverkets interesser på kommuneplannivå styrkes ved Stavanger stasjon med bruk av hensynssone infrastruktur. Paradisområdet har rekkefølgekrav som binder deler av området til at relokalisering av funksjoner i området.

			utredning avdekker behov for ytterligere areal til jernbaneformål, vil det ved neste høring være aktuelt å fremme innsigelse til planforslaget. KDP Stavanger sentrum må samsvare med kommende områdeplan for Stavanger stasjon. Følgelig vil ikke formålet hensynssone omforming kunne aksepteres ved neste høring. Jernbaneverket forutsetter at arealer tilhørende Jernbaneverket reguleres til formålet <i>bane</i>. Områder tilhørende Jernbaneverket som kommunen ønsker å transformere til byutviklingsområder, men som er i bruk som jernbaneareal eller som på nytt kan bli tatt til bruk som jernbaneareal, kan reguleres til kombinert formål. Kombinasjonsformålet må være med ønsket fremtidig arealformål og baneformål. Det må knyttes en rekkefølgebestemmelse til kombinasjonsformålet som fastslår at arealet er regulert til baneformål inntil Jernbaneverket ikke lengre bruker arealet. Deretter gjelder formålet kombinert med formålet bane.	Stavanger stasjon angis, som i nylig vedtatt kommuneplan, som sentrumsformål. Det er ikke tillatt å angi kombinasjonsformål som kombinerer utbygging og samferdsel slik Jernbaneverket foreslår.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
100.	Fylkesmannen i Rogaland 11/12419-120		Uttalelsen er likelydende 11/12419-110, eneste forskjell er at denne mangler vedlegg.	Ref. punkter under 11/12419-110
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
101.	Statsbygg 11/12419-131	Nytorget / nytt tinghus	Statsbygg mener at kommunedelplanprosessen bør benyttes til å avklare et så viktig lokaliseringsspørsmål som en eventuell tomt for nytt Stavanger tinghus. Kommunedelplanen har som satsningsområde å tilrettelegge arealer som kan huse større offentlige romprogram i sentrum. Dette bør følges opp konkret i forhold til mulig etablering av Stavanger tinghus ved Nytorget. Statsbygg ber om at området avsatt som sentrumsformål C11 på forslag til kommunedelplan utvides til å ta med seg arealene øst for C11, som vist i figur 4, slik at en tomt som kan romme et evt. nytt tinghus blir klargjort gjennom kommunedelplanen.	Kommunedelplanen avklarer rammer og forutsetninger for de ulike tomtealternativene. Planen kan tilrettelegge for aktuelle lokaliseringer, men ikke avgjøre eller utelukke alle andre lokaliseringer enn den foretrukne. I saksframstillingen anbefaler imidlertid rådmannen en lokalisering av tinghus på enten Bekhuskaia eller sør for Skattens hus, ut fra de arealbehovene som er oppgitt.
102.		Bergelands-gata	Mener det er positivt at sentrale gater i randsonen av den mest aktive sentrumskjernen, som Bergelandsgata, der eksisterende	Tas til orientering.

			tinghus ligger, foreslås revitalisert med mulighet for utnyttelse til mer handel og service.	
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
103.	Oppvekst og Levekår 11/12419-135	Boforhold / bokvalitet	Planforslaget sier lite om boforhold og bokvaliteter for eksisterende og nye sentrumsbeboere. Vi vil understreke at nabolaget og bomiljøet er av grunnleggende betydning for identiteten og opplevelsen av tilhørighet for den enkelte beboer.	Bolig og bokvalitet er behandlet som eget tema i konsekvensutredningen og det er foreslått tilpasninger i bestemmelsene med utgangspunkt i vurderingene.
104.		Levekår / levekårsløft	Samtidig viser den sjette levekårsundersøkelsen at soner i sentrum, samt randsonene til sentrum, har opphopning av levekårsproblematikk. I forslaget til ny Kommuneplan for perioden 2014-2029 understrekes det at det er viktig å sikre at boligprosjekter i sentrumsnære bydeler øker andelen større boliger. Dette kan bidra til å redusere hyppige flyttinger i boligområder og dermed gi bedre bokvalitet. Med vedtaket i Stavanger bystyre den 17. november er Stavanger kommune i gang med et levekårsløft i nordøstre del av Storhaug, i sonene Badedammen, Bergeland, Emmaus, Blåsenborg og Lervig. I den forbindelse har kommunen inngått et samarbeid med LÉVA Urban Design om prosjektet My Street. Prosjektets mål er å skape et bedre nærmiljø i Badedammen og Spilderhaugområdet. Den videre prosessen med sentrumsplanen kan med fordel ses i sammenheng med arbeidet med et levekårsløft på nordøstre del av Storhaug, og særlig prosjektet My Street i Badedammen.	Ref. over.
105.		Sosial infrastruktur	En økt utbygging i sentrumsområdet krever også tilrettelegging for sosial infrastruktur som barnehager og egnede arealer for lek og uteopphold. I tillegg må skolekapasiteten følges nøye.	Sentrumsformål og kombinert formål inkluderer i planen tjenesteyting. Sosial infrastruktur kan i prinsippet lokaliseres innenfor alle områder, men er ikke konkret plassert. Kvartalslekeplasser sikres mer eksplisitt i planforslaget sammenlignet med kommuneplanen.
106.		Potensiell konflikt - bolig	Ved en eventuell videreutvikling av sentrum må det tas hensyn til at det kan oppstå interessekonflikter mellom boliger og annen virksomhet, som for eksempel havn, industri, utesteder, arrangementer, festivaler og lignende. Dette gjelder blant	Konfliktpotensial er vurdert og bestemmelser tilpasset dette.

			annet i området langs Verksalmenningen, Bekhuskaien og ved den gamle utenriksterminalen.	
107.		Foretteing langs innfartsårer	Stor grad av fortetting med boliger langs de trafikkerte innfartsårene ved Madlaveien, Lagårdsveien og Dusavikveien/Løkkeveien nord og Tanke Svikandsgate, krever tiltak knyttet til både luftkvalitet og støy.	Ref. over.
108.			Trygge omgivelser er en forutsetning for et godt bo- og nærmiljø. Voldstilfeller som finner sted i det offentlige rom, for eksempel på utesteder, gater og torg, skaper utrygghet blant innbyggerne. Det bør legges vekt på tiltak som forebygger vold.	Flerfunksjonelle områder øker den sosiale kontrollen. Planforslaget krever flerfunksjonalitet i alle deler av planområdet.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
109.	Kystverket Vest 11/12419-141	Havn / kai generelt / overordnet	I fremlagt foreløpig planforslag er det foreslått omfattende endringer av kaiavsnittene, samt gangbru over vågen, uten at vi kan se at konsekvensene av endringene for havnesiden er utredet ei heller nytte. Tilstøtende sjøområdet/ havnebasseng er i stor grad utelatt fra planforslaget. Stavanger har hatt en kraftig økning i cruiseaktiviteten i dette området på få år, og skal dette kunne vedvare er det særs viktig at det ikke planlegges nye tiltak som reduserer kai kapasiteten og bukseringsarealet i havnebassenget.	Konsekvenser er nå nærmere utredet i samarbeid med Stavanger Interkommunale Havn. Dette gjelder spesielt ferdsel i led ved utfylling på Holmen og manøvrering ifm mulig ny kai for Hurtigruten. Utfylling på Standkaaien og gangbro over Vågen, utgår.
110.		Potensiell konflikt	Konflikter vedrørende støy vil kunne øke dersom bebyggelse plasseres tettere inn på kaiavsnittene. I tillegg medfører endringene/ utvidelsene utover i sjø behov for omfattende utdypinger, for å ivareta fremkommeligheten og nødvendig burkseringsareal.	Utdyping av Plentinggrunnen inngår som rekkefølgekrav.
111.		Holmen A4 / varsel om innsigelse	Det er foreslått utvidelse ut i havnebassenget ved Skagenkaaien (A4), og det vil etter det vi kan se medføre at skissert fremtidig kaifront vil ligge inn mot Plentinggrunnen og vil ikke ha dybde til å ta imot tiltenkte fartøyer. Utfylling/ landvinning i skissert omfang vil også avskjære fartøyer fra å benytte bileden på sørsiden av Plentinggrunnen. Av sikkerhetsmessige og fremkommelighetsmessige hensyn må det være gjennomført omfattende utdypingstiltak av Plentinggrunnen mv. før det kan aksepteres at en slik utvidelse ut i farled/ havnebasseng kan komme til utførelse. Det må være en forutsetning at dette sikres som rekkefølgekrav i planen. Fordelen ved å legge til	Ref. svarene over.

			rette for to lange kailinjer utenfor vågen (dersom de har dybde nok) er at det vil lette manøvreringen til/ fra kai fremfor å ta to store cruiseskip inn/ ut av vågen. Endringene vil sannsynligvis medføre at disse skipene må snus lenger ute og det igjen kan medføre behov for utdyping sørøst av Tjuvholmen. Endringen vil også gjøre det mer krevende ved sterk vind å snu cruiseskipene lenger ute i bassenget da de må holde lavere fart gjennom Tjuvholmsundet. Det foreløpige forslaget til kommunedelplan fremstår som uferdig når det gjelder konsekvenser for havnesiden og ferdselen i bileden. Det må arbeides videre med kai/ havneløsningene og fremlegges løsning for "ny" biled som ikke er redusert i forhold til dagens forhold når det gjelder fremkommelighet og kapasitet i farvannet. I beregningen må det også tas høyde for at det langs ny kailinje vil ligge fartøyer med en bredde på min. 50 meter. Manglende Svar av dette kan medføre <u>innsigelse</u> fra Kystverket. Vi etterspør både konsekvensutredning og kost-/nytte vurdering av disse endringene/ tiltakene.	
112.		Gangbro A6 / havn	Gangbruen vil medføre en betydelig reduksjon av tilgjengelige kailinjer langs Strandkaaien og Skagenkaaien, som vil gå utover kapasiteten i havnen, samt redusere tilgjengelig manøvreringsareal i indre havn.	Gangbro over Vågen utgår.
113.		Vestre havn / Bjergsted / havn	Vist endring av kailinjene mellom Konserthuskaaien og Strandkaaien vil ytterligere redusere dagens kailinje langs Strandkaaien.	Kailinjene ved Konserthuset og Strandkaaien opprettholdes som i dag i dette planforslaget.
114.			Fremlagt forslag til løsninger er etter det vi kjenner til ikke i tråd med Stavangerregionen Havn IKS sine anbefalinger.	Ref. svar over.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
115.	Rogaland fylkeskommune 11/12419-145	Generelt	Fylkesutvalget stiller seg positiv til planens hovedmål for sentrum og hovedgrepet for å styrke sentrums utviklingsmuligheter. Planens hovedmål er i samsvar med hovedmål i regionalplan for Jæren og nye statlige planretningslinjer for samordna bolig-, areal- og transportplanlegging.	Tas til orientering
116.		Mål	Fylkesutvalget anbefaler at vekstprognoser og tilrettelegging for vekst i øvrige deler av kommunen vurderes nærmere med	Utbyggingsrekkefølge kan vurderes i neste kommuneplanrullering. Avklares i planprogram.

			tanke på muligheten for å oppnå målene for sentrumsutvikling. Dersom tilrettelegging gjennom sentrumsplanen ikke er tilstrekkelig i seg selv, anbefales det å vurdere rekkefølgestyring i kommuneplanen som virkemiddel.	
117.		Generelt	Fylkesutvalget vil framheve en god planprosess der kommunen har vært aktivt utadrettet, informerende og inviterende til medvirkning. Fylkesutvalget vil også framheve planens fokus på gjennomføring, og hvordan Svaren innrettes mot virkemiddelbruk utenfor plan- og bygningslovens rammer for å oppnå ønsket utvikling.	Tas til orientering.
118.		Prosess	Fylkesutvalget mener planprosessen med to formelle høringer gir mulighet til reell medvirkning og påvirkning av planutformingen. Samtidig gjør manglende konsekvensutredning av utviklingsområdene at viktige problemstillinger og planområdets samlede utviklingskapasitet ikke får den ønskede avklaringen. Plandokumentene, som presenteres som foreløpige, har formelle mangler grunnet mangelfull konsekvensutredning. Konfliktpotensial, særlig i forhold til kulturminner/kulturmiljø og bylandskap, kan først vurderes når fullstendig konsekvensutredning foreligger.	Tas til orientering. Konsekvensutredningen er nå betydelig bearbeidet og konkretisert.
119.		Prosess	Fylkesutvalget ber om at det utarbeides gode og utfyllende visualiseringer som viser konsekvensene av alle forslag til nye tiltak og arealformål som berører viktige kulturminner, kulturmiljø og bylandskap til 2. gangs behandling.	Alle foreslåtte plangrep er modellert i 3d-modell som redskap for anbefaling av forslag og visualisering av konsekvenser.
120.		Marinarkeologi	Fylkesutvalget anbefaler at det utføres begrensede marinarkeologiske undersøkelser av middelalderske kulturlag i sjøbunnen innenfor utfyllingsområdene, før 2. gangs høring, for å få klarlagt konsekvensene og konfliktgrad.	Marinarkeologisk undersøkelse er gjennomført og resultat vil foreligge i løpet av mai 2016.
121.		Plangrense	Fylkesutvalget fremmer innsigelse mot planforslagets utvidelse av sentrumsområdet da dette er i strid med regionalplanens føringer for sentrumsavgrensning og lokaliseringsstyring av handel. Det anbefales å utarbeide alternative forslag til 2. gangs behandling, med utgangspunkt i regionalplanens retningslinjer og den regionale planbestemmelsen.	Sentrumsformål utgår i Lagårdsveien og Stavanger Øst.

122.		Uteroms-norm	Fylkesutvalget fremmer innsigelse mot planens bestemmelser om uteareal da disse ikke ivaretar hensyn til akseptabelt bomiljø og krav til barn og unges oppvekstvilkår.	Planens bestemmelser om uteareal ligger tett opp mot kommuneplanens krav, men det er foreslått justeringer.
123.		P-norm	Fylkesutvalget stiller seg positiv til innskjerpingen av parkeringsnorm for sentrum, som sammen med øvrige transportregulerende tiltak vil gi et betydelig trendbrudd i biltrafikkveksten. Fylkesutvalget peker samtidig på at anslått trafikkvekst på mellom 15 og 50 % er langt fra målet om 0-vekst i personbiltrafikken. For å støtte opp om positive grep for sentrum, anbefaler fylkesutvalget at virkemiddelbruken for øvrige deler av kommunen gjennomgås og harmoneres med tiltak i sentrum.	Parkeringsløsningen er omarbeidet til en løsning som ligger tettere opp mot kommuneplanen. Parkeringsnormen er differensiert blant annet ut fra kollektivtilgjengelighet.
124.		Parkering	Fylkesutvalget tilrår at det utredes alternativ bruk av p-anlegget på Jorenholmen fram til neste høringsrunde.	Jorenholmen (A4) er i dette planforslaget vist som Sentrumsformål og tiltenkt offentlige funksjoner.
125.		Bro over Vågen (A6)	Fylkesutvalget tilrår at det utredes ulike alternativer m/ skisser av gang og sykkelbro over Vågen fram til neste høringsrunde.	Gangbro over Vågen utgår.
126.		Kielland-hagen	Fylkesutvalget fremmer innsigelse mot omdisponering av regulert friområde med bevaringsformål på området Kiellandhagen grunnet betydelig tap av friområde/park og sterk negativ innvirkning på kulturminner av nasjonal verdi.	Område A10 Kiellandhagen utgår.
127.		Bestemmelse	Fylkesutvalget tilrår å endre og supplere planforslagets retningslinjer om støy da nåværende vurderes å være i strid med retningslinjer for støyhensyn i planleggingen. Formuleringen vurderes også å være til hinder for å finne gode helhetsløsninger vedrørende støy, soleksponering og luftforurensning der dette i utgangspunktet er mulig.	Kommuneplanens støybestemmelser er supplert i planforslaget.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
128.	Stavanger Interkommunale havnevesen 11/12419-72	Mål og strategier	Et av målene ved kommunedelplanen er å «ivareta sentrums historiske identitet som sjøfartsby, industriby og trehusby». Havnestyret ser det som viktig i den sammenheng å opprettholde maritim aktivitet i de sentrale byområdene. Stavanger havn er og vil fortsatt være et sentralt maritimt transportknutepunkt både i regional og nasjonal sammenheng. Stavanger havn har status som en av landets syv «utpekte havner», en status som er gitt de havnene som har spesiell nasjonal og samfunnsmessig betydning i forbindelse med	Tas til orientering.

			sjøtransport av personer og gods. Havnestyret er opptatt av at kommunedelplanen for Stavanger sentrum bidrar til at havnens status blir opprettholdt. Stavanger har som landets «oljehovedstad» også forpliktelser ovenfor den oljerelaterte næringen til å kunne møte de krav som oljeindustrien setter til maritim infrastruktur.	
129.		Havn og havnebasseng - overordnet	Det er viktig at det i planen innarbeides tilstrekkelige landområder for sikre og effektive transportløsninger for leveranser og passasjerer til/fra skipene. Internasjonal skipstrafikk krever at kaiene er sertifisert i henhold til ISPS-koden (International Ship & Port Facility Security). Det innebærer at kaiene og havneområdene kan avstenges ved anløp.	Det er avsatt areal til at ISPS-gjerdet kan plasseres 10 meter fra kaifront på aktuelle kaiareal.
130.		Vestre Havn A7	I forslaget til kommunedelplan er konserthuskaien forlenget mot sør-øst. Det vil redusere muligheten til å legge større cruiseskip ved Strandkaien. Havnestyret understreker betydningen av at kailinjene ved Konserthuskaien og Strandkaien må beholdes slik som i dag. <i>Merknaden beskriver mer inngående utviklingen med stadig lengre/større cruiseskip.</i>	Kailinjene ved Konserthuset og Strandkaien opprettholdes som i dag i dette planforslaget.
131.		Gangbro A6	Forslaget med en gang- og sykkelforbindelse over Vågen er et spennende grep som vil kunne ha en viss betydning for myke trafikanter bevegelsesmønster i sentrum. Alt etter hvilken praktisk løsning som velges, og hvor broen plasseres, vil imidlertid en slik bro legge betydelige begrensninger på utnyttelsen av Vågen til maritime formål. Havnestyret understreker at gang- og sykkelforbindelsen over Vågen må tas ut av planen. <i>Merknaden beskriver mer inngående konsekvenser av gangbroen.</i>	Bro over Vågen utgår.
132.		Holmen A4	Havnestyret ser positivt på at det legges til rette for etablering av moderne havneanlegg på et utvidet arealet på Holmen. Om noen år kan det ikke utelukkes at Stavanger velges som	Anlegg med terminal for evt. snuhavn for cruisetrafikk kan i dette planforslaget realiseres på Holmen, men

			snuhavn for flere av cruiserederiene enn til nå. Det vil kunne gi store ringvirkninger lokalt, regionalt og i landsdelen. Dersom Stavanger skal lykkes som snuavn for cruiseskip, kreves det god plass på land for i løpet av kort tid å ekspedere et stort antall cruisegjester, deres bagasje og store mengder vareleveranser til skipene. Den foreslåtte utfyllingen er omfattende og vil kreve betydelige rekkefølgetiltak. Den foreslåtte nye kailinjen på 415 meter vil komme tett opp mot Plentinggrunnen mot nordøst. Plentinggrunnen nord for Skansekaaien gjør at leden selv i dag er smal og gir manøvreringsmessige utfordringer for skipstrafikken. Plentinggrunnen er på det grunneste ca 5 meter og har en utstrekning på ca 10 000 m². Gjennomføringen av utfyllingsplanen og etableringen av de nye kailinjene nødvendiggjør omfattende og kostnadskrevende utdypingsarbeider ved fjerning av betydelige mengder fjell- og løsmasser. Manøvreringen til de nye kailinjene ved den foreslåtte utfyllingen vil lette manøvreringen til og fra kai for cruiseskipene. Utfyllingen kommer imidlertid så langt ut i sjøområdet at cruiseskipene må bakke opp og snu lenger ut i havneområdet enn ved dagens forhold. Dette vil kreve at det også foretas utdyping av grunnen som ligger sørøst av Tjuvholmen. Farleden mellom oljemuseet og Sølyst er toledet og er en viktig led for skipstrafikken mellom vestre og østre havn samt for gjennomgangstrafikk til og fra Gandsfjorden. Leden er også det området som har sterkest strøm i havneområdet. Det må foretas en grundig undersøkelse hvordan disse sjøstrømmene vil endre seg som følge av den omfattende utfyllingen.	fortrinnsvis på Strandkaaien, med bruk av tidligere utenriksterminal. Rekkefølgekrav om fjerning av resterende Plentinggrunnen er lagt inn i planbestemmelsene. Manøvreringsrom og farled er, i dialog med Stavanger Interkommunale havn, vurdert av lostjenesten og viste løsning er vurdert som akseptabel, inkl. sikringsavstand ved passering av skip i leden.
133.		Havn og havnebasseng overordnet	Det er et økende behov for gjestehavnplasser i havnen. Havnestyret vil peke på betydningen av at det i planen legges opp til en gjestehavn med større kapasitet enn dagens havn i	Planforslaget viser to gjestehavner; i Vågen og i mellom Jorenholmen og Fiskepiren. Vassøyferjen er flyttet til Fiskepiren.

			Børevigå. Et krav til en gjestehavn er at båtgestene har tilgang på servicefasiliteter som dusj, toalett og vaskemuligheter. Etter en samlet vurdering av disponeringen av kailinjene fra Oljemuseet til Bekhuskaien finner havnestyret det mest hensiktsmessig at gjestehavnen legges til området mellom Jorenhomen og Fiskepiren. Dette vil knytte gjestehavnen tettere til sentrum samtidig som kailinjen mot vest på Bekhuskaien (107 meter) kan beholdes til annen type maritim trafikk.	
134.		Østre havn A1-A3	Plasseringen av gjestehavnen i området mellom Jorenholmen og Fiskepiren, jf. ovenfor, vil frigjøre sjøområdet mellom Bekhuskaien og Fiskepiren til annen maritim aktivitet. Fiskepirens kailinje mot øst med fergelemmen vil kunne disponeres til anløpssted for Vassøyfergen. Hurtigbåttrafikken til Stavanger havn vil med tiden blir begrenset til rutetrafikk til Ryfylke. Kailinjen på nordre side av Fiskepiren vil være et hensiktsmessig anløpssted for denne ruten. Sjøområdet mellom Steinkarkaien (Kjerringholmen sørøst) og Jorenholmen er den minste av de tre "buktene" fra Oljemuseet til Bekhuskaien og det sjøområdet som er smalest ved utløpet mot leden. Kailinjene ved Steinkarkaien og Jorenholmen vil således best kunne benyttes til fartøy som ikke har hyppige daglige anløp slik som beredskapsfartøyene (politi og brann) samt være anløpssted for ambulansebåten. Det er nå to – tre fiskebåter som i perioder selger sin fangst direkte fra båtene. Disse må også i den nye sentrumsplanen ha sine salgssteder langs Østervågkaien.	Ref. over.
135.		Havn- og havnebasseng - overordnet	Forslaget til sentrumsplan legger opp til etablering av rundt 1 400 meter kailinjer. Etableringen av dette betydelige antall kaimeter vil alene beløpe seg til mellom 700 – 900 mill. I tillegg kommer tilretteleggingen av innenforliggende nye landarealer. Det må vurderes hvorvidt bygging av nye kailinjer fra Kjerringholmen og østover mot Bekhuskaien, anslagsvis ca 500 kaimeter, kan forsvare det relativt beskjedne landareal som innvinnes ved "flytting" av eksisterende kailinjer.	Kailinjer og funksjoner i dette området er justert og utvidelse trukket inn der det ikke løsningen ikke er nødvendig for nye funksjon og/eller løsninger for flomvern.
136.		Cruiseskip	Vedr. plassering av cruiseskip i Vågen.	Planforslaget regulerer ikke retningsplassering av skip.

			<i>Merknaden inneholder inngående beskrivelser av forhold knyttet til om skipene kan/bør legge til med bau eller hekk mot sentrum, knyttet til forurensning/oppvirvling av sjøbunnsmateriale, sikker avgang, ankomst- og avgangstid, skipets dypgående, plassering av landganger, fortøyning og festivaler.</i>	
--	--	--	--	--

3. Bedrifter, foreninger, lag og organisasjoner

NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
137.	LUKS 11/12419-72	Nærings-transport	Planen må tilrettelegge for varetransport. Rene kollektivgater gjør det umulig å levere varer til forretningene. Dette vil utelukke forretninger i disse gatene. Oppfordrer til å lage en logistikkplan for byer. Oslo er i gang med dette arbeidet. Viser for øvrig til strenge krav til varelevering i TEK-10, Arbeidsmiljøloven og IK-Matforskriftene. Gir detaljerte anbefalinger om elementer som logistikkplanen bør inneholde.	Planen legger til rette for varetransport, ref. planbestemmelser og temakart med traseer, logistikkpunkt og leveringslommer.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
138.	Engøyholmen Kystkultur-senter 11/12419-87	Vågen	Det er i utgangspunktet gledelig å se at Vågen foreslås til veteranbåthavn og gjestehavn, men anbefaler at veteranbåthavnen lokaliseres et annet sted. Stavangerregionen har en av landets største flåter av verneverdige fartøyer, men mangler en havn der det kan skapes liv og miljø rundt den maritime kulturarven. En veteranbåthavn må ha noe aktivitet på land, transportløsning for varetransport, og må ha en beliggenhet som er sikker med hensyn til værforhold hele året. Den må også være tilgjengelig og åpen, noe den foreslåtte broen over Vågen vanskelig gjør. Som gjestehavn vil Vågen kunne fungere, og kanskje være mest attraktiv. Som gjestehavn vil ikke kravet til helårstilbud og landbasert virksomhet være like stort som for en veteranbåthavn.	Veteranbåthavn er foreslått på vestsiden av Bekhuskaien. Broen i Vågen utgår.
139.		Havne-bassenget	Stavanger kulturhistoriske havnelandskap bør integreres i sentrumsplanen. Engøyholmen Kystkultursenter har over en lang periode arbeidet med å realisere sterke miljøer basert på bevaring og bruk av maritime kulturminner, både landfaste og flytende. Vi har i dag et spennende samarbeid med Natvigs Minde Drift as og Stavanger Havn for videreutvikling av Natvigs Minde. Det er bygget opp sterke miljøer for formidling, maritime håndverk, og arrangementer. Disse miljøene vil	Ref. over.

			kunne spille på lag med og være sentrale elementer i utviklingen av Holmen-området og strekningen Holmeallmenningen - Bekhuskaien. Mener Stavanger by her har et potensiale som gir muligheter for samspill mellom offentlige, private/næringsdrivende og frivillige ressurser. Dette bør tas vare på og utnyttes.	
140.		Holmen	Ser at det vil være gunstig og kanskje et avgjørende byutviklingsgrep å vitalisere området Holmen. Området trenger en opprydning og vitalisering. Vi ser i dag arkitektoniske elementer som knuser de verdiene om ligger i den gamle bebyggelsen, og fører til at området totalt sett fremstår som rotete og lite tiltrekkende. En utfylling og forlenging av kaiområdet Skansekaien er betenkelig med hensyn til strømforholdene inn ut mellom Østervåg - Sølyst, og Sølyst – Engøy. Forventer at det lages en konsekvens-utredning med tema strømforhold i Stavanger havn. En utbygging/utfylling mot vest trenger ikke ødelegge verdifull bebyggelse, eller miljø. Ser at nye arealer kan gi rom for ny bygningsmasse og aktivitet. Det kan være positivt.	Tas til orientering. Manøvreringsrom og farled er, i dialog med Stavanger Interkommunale havn, vurdert av lostjenesten og vist løsning er vurdert som akseptabel, inkl. sikringsavstand ved passering av skip i leden.
141.		Holmen / Østre havn	Mener at den foreslåtte utfyllingen/oppretting av den snirklete kailinjen mellom Skansekaien og Bekhuskaien ikke bør gjennomføres slik den er foreslått. Ser vi til andre byhavner er det nettopp små, overraskende og livlige kaier og havneområder som trekker folk, inspirerer til næringsvirksomhet og kulturell aktivitet. Slike områder kvalifiserer i sin arkitektur og sitt innhold til fri/grøntområder som alle byer,- også Stavanger må tilby sine gjester og fastboende. Børevigå er foreslått til bystrand. Vi mener at denne lokaliteten er det best egnede stedet for å presentere distriktets store flåte av små og store verneverdige fartøyer og båter og aktiviteter i tilknytning til det maritime Stavanger. Som det sies i planutkastet er byens identitet og historie i seg selv en tiltrekningskraft og et varemerke som selger og skaper trivsel.	Utfyllingen er vurdert utfra en rekke hensyn og det totalt sett vurdert at en rett kaifront vil være grundigste løsning, som ivaretar anledningen til en bymessig struktur på utfyllingen, havnefunksjoner og retning for bebyggelsen mht. solj/skygge mv. Bygningsstrukturen vil sammen med rytmen av byrom likevel gi en variasjon i fjernvirkningen.

			<i>Merknaden inneholder ytterligere detaljer / synspunkter om utforming av Holmen-området</i>	
142.		Byferje	Stiftelsen Engøyholmen Kystkultursenter har tidligere foreslått rutebåtforbindelse mellom Børevigå – Sølyst – Engøy – Buøy, med mulig av og påstigning på Natvigs Minde. Vi mener at dette er grep som vil trekke mennesker til Holmen-området, og bidrar til gode transportløsninger. Det er i forslaget til sentrumsplan også foreslått bro over Vågen. Vi mener at en byferge vil kunne være et tiltak som tar bort noe av behovet for slik bro, og være et spennende tilbud i havnen. Med anløp på konserthuset, Børevigå, og teatertomten på Bekhuskaien, knyttet opp mot en rute inn i kultur-historisk havnelandskap (Sølyst/ Engøy/ Buøy/ Natvigs Minde) har vi en unik mulighet til å oppleve det maritime Stavanger, samtidig som vi bidrar til gode transportløsninger.	Byferje ligger utenfor den juridiske planens virkeområde, men kan følges opp som del av det offentlig-private samarbeidet om oppfølging av planens virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.
143.		Østre havn	Bassengene mellom Kjerringholmen, Jorenholmen, Fiskepiren og Bekhuskaien i hovedsak er foreslått bevart, det er etter styrets mening svært positivt. Alle disse lokalitetene kan brukes som alternative havner for verneverdige fartøy og båter. Styret mener at veteranbåtmiljøet vil kunne bli stort og sterkt, og være ett av flere trekkplaster for å få aktiviteter og folk i retning østre bydel. Et naboskap mellom et eventuelt nytt teaterbygg på Bekhuskaien og flytende kulturminner med master, seil og lukten av tjære vil virke som komplementære krefter som fremhever hverandre. Vi mener at trafikale forhold og muligheter for noe kai/landbasert aktivitet er enklere å få til i disse lokalitetene enn inne i Vågen.	Veteranbåthavn er foreslått på vestsiden av Bekhuskaien.
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
144.	Torleif Sunde Aksjeselskap 11/12419-88	Mål og virkemidler	Ser positivt på at SK har tatt initiativ til å revidere KDP Stavanger sentrum. Støtter målsetningene i planen og virkemidlene som foreslås virker spennende.	Tas til orientering.
145.		Parkering	Viser til forslag til ny p-norm. Erkjenner at det er sammenheng mellom tilgjengelighet/kostnad for parkering og målet om å dreie reise adferd i retning kollektivløsninger, og forstår motivasjonen for den nye normen. Samtidig vises det til at tilgang på parkeringsplasser er meget viktig for attraktiviteten	Som del av vedtatt 0-vekstmål for biltrafikk, må parkeringsnormen reduseres.

			til næringseiendom. Ha i dag 120 p-plasser og ca 7000 kvm næringsareal og samtlige plasser er utleid. For nytt prosjekt i Løkkeveien 97/99 på ca 15.000 m2 vil ny norm gi 75 p-plasser. Ny parkeringsnorm vil gi prosjektet en markert ulempe i konkurranse om leietagere og i ytterste konsekvens kan dette kravet alene være en showstopper for prosjektet. Opplever også at det er et motsetningsforhold mellom planens ønske om publikumsrettet program på gatenivå og de foreslåtte parkerings-restriksjonene. Viser også til at det er startet en adferdsendring mot økt sykling og høyere kollektivbruk, men er ikke overbevist om at denne endringen, sett i sammenheng med underliggende befolkningsvekst, i sum gir dramatisk lavere etterspørsel etter parkering.	
146.		B2	Viser til bestemmelser og retningslinjer. Høsten 2013 ble ledende skandinaviske arkitektkontor invitert til å utarbeide mulighetsstudier for anlegget. Det var en forutsetning at verkstedhallen ble bevart. Har derfor ingen innvendinger mot dette ønske, men gjør likevel oppmerksom på at eiendommen ved flere anledninger er modernisert og at bygget i dag ikke er i original stand. Viser videre til at det er etablert en prosess med byantikvaren for å sikre god ivaretagelse av verkstedhallen ved et evt. nytt byggeprosjekt.	Tas til orientering.
147.		B2	På flere illustrasjonskart (side 21,24, 31 i KU) er Borgermester Middelthonsgate markert som kommunal veg med ÅDT 1200, med forbindelse til vår eiendom (B2). En slik løsning vil være meget gunstig for en effektiv trafikkavvikling på vår eiendom, men også for trafikkavvikling for beboere i nabolaget og i tilfellet økt aktivitet på Norsk Hermetikkmuseum.	Tas til orientering.
148.		Nytt grafisk museum	Viser til at det i planbeskrivelsen anbefales at B2 sees i sammenheng med planer om nytt grafisk museum. Opplyser at det allerede er etablert kontakt for å få til en slik samordning.	Tas til orientering.
149.		Utadrettet program på gatenivå	Har drevet forretning på Løkkeveien i snart 80 år. Mener å vite at det i meget lang tid har vært svært vanskelig å få til stor verdiskapning i arealene på bakkenivå langs Løkkeveien. Ser imidlertid på anbefalingen som en utfordring og kan opplyse at	Tas til orientering.

			de har initiert en særskilt studie for å finne økonomisk bæredyktige og spennende program for arealene i gatenivå.	
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
150.	Alliance Arkitekter as på vegne av Støperigården as 11/12419-89	Mål og virkemidler	KDP Stavanger sentrum viser mange gode intensjoner og er ambisiøs, slik at sentrum får mulighet til å vokse og bli styrket.	Tas til orientering.
151.		Parkering - norm	Parkeringskrav bør være et minimumskrav og ikke et absoluttkrav, og bør kunne tillate flere parkeringsplasser som er i tråd med kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer.	Som del av vedtatt 0-vekstmål for biltrafikk, må parkeringsnormen reduseres. Løsning for parkering er omarbeidet og ligger tettere opp mot kommuneplanen enn i tidligere forslag.
152.		Parkering - plassering	Parkering bør kunne tillates i plan 1 i «mørke» fra fasaden tilbaketrunkne arealer.	Planforslaget utelukker ikke en slik løsning. Parkering i førsteetasje utelukkes i gater med krav om aktive førsteetasjer.
153.		Stavanger Øst % BRA	Anbefaler å åpne for en tomteutnyttelse på 250%, hvor arealer langs gatefasade avsettes til forretning. Etablering av forretning bør være fleksibel og bør kunne åpne for forretning i inntil 2 etasjer. Andel bolig bør styres gjennom Svar av krav om uteoppholdsareal med overordnede føringer for sol og skygge og siktlinjer. Angitt utnyttelse ved 100% bolig på 125% er et for lavt tall dersom det håndteres som maksimumkrav for boligutnyttelse. Et krav om minimum 50% næringsareal må reguleres på en mer fleksibel måte. Anbefaler at utnyttelsen settes på maksimalt 250% i områder avsatt til sentrumsformål og at fordelingen mellom bolig og næring styres etter kvalitetskrav.	Kommuneplanens retningslinjer for utnyttelse er justert.
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
154.	BULL v/Per Th. Grimnes 11/12419-91	Prosess	Støtter prosessen med to høringer da det åpner for mulighet til å være kritiske ovenfor fundamentale forutsetninger og gir rom for nye ideer. Erfaringsvis er det ved en høring i praksis vanskelig å påvirke utover på et detaljer nivå.	Tas til orientering.
155.		Hovedmål	Viser til planens hovedmål og mener begrepene <u>viktigste</u> og <u>ledende</u> er upresise og at målformuleringene som helhet er for svulstige, særdeles med hensyn til omfang av handel og betydning som arbeidsplassområde. Forus har i dag dobbelt så	Hoved- og delmål er justert i dette planforslaget, men det er ikke anbefalt å nedjustere ambisjonsnivået for sentrum slik BULL foreslår. Tjenesteyting og kulturtilbud er viktig

			stor omsetning som Stavanger sentrum og mer enn dobbelt så mange arbeidsplasser. Arealmessige forutsetninger for å endre vesentlig på dette, i favør sentrum, er ikke sannsynliggjort i planforslaget. Mer presis formulering vil være å omtale handel og arbeidsplasser som viktige sider av sentrums rolle som regionssenter, sentrale stikkord bør være: mangfold, kvalitet og tilgjengelighet. Offentlig og privat service og kulturtilbud vil da være viktigere enn at sentrum er ledende med hensyn til handel og arbeidsplasser. Vurdert som regionssenter er sannsynligvis sentrum i dag mer komplett enn da det for noen ti-år siden hadde en langt større andel av regionens detaljhandel. En målsetning om igjen å bli regionens viktigste senter for handel, ser vi på som urealistisk og derfor kilde til fortsatt å måtte presentere årlige, depressive rapporter om tapte omsetningsandeler. For øvrig vil vi tilrå at kommunedelplanen skisserer opplegg for tilstandsrapporter som kan gi et mer komplett uttrykk for utviklingen, og derfor ikke bare går på handel og arbeidsplasser, men tar med eksempelvis kultur, turistbesøk, hotell, uteliv og boliger.	for sentrum, men ikke viktigere enn en kritisk masse av boliger og arbeidsplasser.
156.		Parkering / tilgjengelighetsmål	Viser til tilgjengelighetsmål (s. 5), nærmere spesifisert på side 42, med henvisning til at veksten i transport til og i sentrum skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange. På det grunnlaget finner BULL det oppsiktsvekkende at kommuneplanen åpner for 3200 nye parkeringsplasser. Inntrykket forsterkes når det i beskrivelsen også henvises til at det pt. er mange ledige p-plasser i eksisterende anlegg. De mener at nettopp Stavanger sentrum er stedet for å oppnå en null-vekst i personbiltrafikken. De ser det som et fullstendig misforhold mellom en ideell målsetning og hva planen reelt legger opp til. De mener det også er en klar uoverenstemmelse mellom økt parkeringstilbud og planens øvrige tiltak for å redusere framkommeligheten for privatbiler, gjennom en tydelig prioritering av kollektivtrafikken.	Parkeringsløsningen er omarbeidet til en løsning som ligger tettere opp mot kommuneplanen. Parkeringsnormen er differensiert blant annet ut fra kollektivtilgjengelighet.
157.		Forbedre tilgjengeligheten	Refererer til formuleringen på side 42 som starter med «<i>Utbygging av Hundvågtunnelen og Eiganestunnelen gir anledning til å planlegge helhetlig og konkret hvordan disse</i>	KU er revidert. Det er ikke tunellene i seg selv som øker tilgjengeligheten i sentrum, men planens tiltak for å legge bedre til rette for gående, syklende og kollektivtrafikk.

			<i>prosjektene kan utnyttes til å styrke tilgjengeligheten til og i sentrum, mv...»</i> BULL forstår ikke hvorledes disse tunnelene, eller Ryfast, vil kunne øke tilgjengeligheten til sentrum. De mener tvert om, da disse prosjektene vil kanalisere stor trafikk til Scankeholen/Kiellandsmyra. Derfra må andelen som skal til sentrum sluses gjennom flere rundkjøringer og nye lyskryss i Kannik. En stor økning i trafikkmengden i et allerede overbelastet gatestrekk. Opplegget virker lite troverdig.	Forventet virkning av tunellene er en nedgang i privatbiltrafikken i viktige sentrumsgater og dette vil gjøre det enklere å innføre de foreslåtte endringene for miljøvennlige reisemidler.
158.		Sykelbro over Lagård	Viser til side 42. der det står «Et viktig grep i planen er å styrke sykkeltilgjengeligheten, er forslaget til ny sykkelforbindelse mellom Våland og Storhaug.» BULL ser på dette som en viktig lenke, men primært som forbindelse mellom bydelene Storhaug og Eiganes/Våland. Mener dette prosjektet primært hører hjemme i kommuneplanens transportdel. Er for øvrig skeptiske til en bro over fredede Lagård kirkegård, som er meget konfliktfylt. Det virker lettere gjennomførbart å realisere en slik forbindelse i tilknytning til (integrert i) ny bebyggelse i Paradis Nord.	Sykelbroen er opprettholdt i planforslaget.
159.		Gang/ sykkel mellom Storhaug og sentrum	Gang-sykkelkontakt mellom Storhaug og sentrum vil naturligst sikres ved at utvalgte gater prioriteres for gående og syklende, med tydelige begrensinger for bil gjennom redusert kjørebredde og forbud mot gateparkering. Peker spesielt på en lite synliggjort mulighet langs Hetlandsgata og Kirkestien.	Planforslaget har vurdert gang- og sykkeltilbudet og konkretisert løsninger ytterligere, ref. tema og plankart. Nevnte mulighet i Hetlangsgata/Kirkestien inngår, sammen med ensretting av Pedersgata for bedre gang- og sykkeltilrettelegging, sammen med andre stedstilpassede løsninger.
160.		Gang / sykkel mellom Stokka og Eiganes	Gang-sykkelkontakt mellom Stokka / Eiganes er rimelig godt tilrettelagt langs Eiganesveien, Øvre- og Nedre Stokkavei. En forbedring av denne kontakten vil være en person-/sykkelheis fra nivå Lars Hertervigsgate til Olav Kyrresgate/Løkkeveien, som kan sikres i tilknytning til nye Straensenteret.	Heis inngår i planforslaget.
161.		Bymessige gatefasader	Viser til at planen poengterer at det i sentrumsområdet må være sammenhengende bebyggelse og et finmasket gatenett prioritert for syklende og gående. Mener at gjeldende reguleringsplaner for ny bebyggelse allerede er basert på samme prinsipper, pluss at det for 1. etasje i nyere planer kreves større takhøyde, med tanke på næringsvirksomhet.	Gjeldende reguleringer er svært varierende og vil ikke gi det resultatet kommunedelplanen legger opp til.

162.		Separering gange / sykkel	Viser til at planen argumenterer for separering mellom syklist og gående. Støtter at dette er riktig i innfartsårene, men tviler sterkt på at dette er rett innenfor middelalderbyen. Her er målet et mylder av mennesker og prinsipper for «shared spaces» bør legges til grunn.	Hovedrutene for sykkel er i revidert planforslag differensiert og tilpasset de ulike områdene i sentrum.
163.		Bro over Vågen	Er skeptiske til bro over Vågen. Investeringen vil neppe kunne stå i forhold til nytteverdien. Etableringer tilknyttet brospennet er umulig og trafikk på broa gir derfor ingen effekt slik den ville hatt langs en sentrumsgate. Forbindelsen er for enkelte en snarvei, men vil bidra til at færre beveger seg over Torget, hvor vi ønsker mer liv. Broa er værutsatt og vil ikke bli mye brukt høst og vinter. For øvrig vil den frata Vågen en fascinerende åpenhet mot fjord og hav. Tror at sentrum er mer tjent med at mye trafikk kanter ledes langs eksisterende gater og derved stimulerer de tilbud som er der, og kan danne grunnlag for nye etableringer.	Bro over Vågen utgår.
164.		Sykkel-kontakt til byøyene	Bedre sykkelkontakt til byøyene må utredes. Folketallet der vil stige opp mot 20.000.	Planforslaget vil, i kombinasjon med kommuneplanen, gi bedre sykkelforbindelser til byøyene.
165.		Hovedgrep	Erfaringer viser hvor vanskelig det er å gjennomføre større konsepter i områder med sterkt oppdelt eierstruktur, som i det historiske sentrum. I tillegg vil byggevirkosomhet her være sterkt forstyrrende for publikum og igangværende aktivitet. Bull støtter derfor grepet om å lokalisere ny bebyggelse nær opp til den historiske bykjernen.	Tas til orientering.
166.		Østre havn	BULL støtter utbygging fra og med Bækhuskaia til Fiskepiren (A1 og A2), gjerne med nytt teater kombinert med handel og bolig og Mathall i Hurtigbåtterminalen. Mener imidlertid at et langt større areal kan tilrettelegges, ved at sjøarealene gis karakter av smale kanaler i stedet for slik de nå framstår på størrelse med indre Vågen. Nytt attraktivt fotgjengerstrøk/gågate kunne blitt etablert med broer over kanalene. Området mellom A1 og A2 kunne vært benyttet til undersjøisk p-anlegg.	Tas til orientering. Justeringer er foretatt for ytterligere tilrettelegging for bedret gåvennlighet. Ytterligere innsmalninger av våger og gangbroer er begrenset grunnet ønske og behov for sjøbasert aktivitet.

167.		Jorenholmen	BULL er skeptiske til en ekstra etasje på parkeringshuset på Jorenholmen, fordi trafikkopphopningen i rundkjøringen allerede er problematisk.	Jorenholmen er i planforslaget vist som Sentrumsformål.
168.		Holmen	Viser til at utvidelse i nordre del av Sentrumshalvøya er problematisk, men ser likevel positive sider ved ideen. Ny aktivitet her kan bringe Holmen og Skansen mer i fokus og bebyggelsen kan bidra til å harmonisere / dempe virkningen av DSD-bygget. Er imidlertid skeptisk til 600 nye parkeringsplasser i dette området.	Tas til orientering. Parkeringsanlegg reduseres vesentlig og tilsvarer utgående bakkeparkering.
169.		Løkkeveien / B4	Byggeområdet B4 bryter det «historiske bysnittet», som har lagt inne som et viktig element i kulturminneplanen. Anbefaler at B4 tas ut av planen.	B4 omfatter relativt småskalerte innfill-prosjekter som i liten grad bryter det historiske bysnittet.
170.		Plangrense	Mener Ams bør inngå i planen, på lik linje med Stavanger Museum	Plangrensen er opprettholdt.
171.		Organisering	Finner det lovende at planforslaget i kapittel 5 går inn på betydningen av å ta i bruk virkemidler som ikke følger plan- og bygningsloven. Organisering, samordning og aktiv markedsføring er kanskje det viktigste innsatsområdet for Stavanger sentrum i den nærmeste framtiden.	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
172.	NLA Rogaland 11/12419-92	Generelt	Norske landskapsarkitekters forening - Rogaland anser det som svært positivt at det utvikles en ny sentrumsplan for Stavanger. Planen tar opp mange viktige føringer for å skape et godt bymiljø og et levende sentrum	Tas til orientering.
173.		Bestemmelser	Er positive til at det frigis nye arealer til bolig og næring nær sentrum. Dette vil være med på å styrke sentrum kommersielt og som knutepunkt. Dersom en benytter arealene på en god måte vil også nye arealer kunne være med på å gi nye steder, opplevelser og å styrke stedsidentiteten til sentrum. Mener allikevel at det må legges opp til mye sterkere føringer på det offentlige rom, på promenadene og gatene for å få til gode kvaliteter på disse arealene. Dette må gjøres gjennom arealkrav og i bestemmelser.	Tas til orientering. Bestemmelser og arealkart er bearbeidet i revidert plan.
174.		Overordnet park-/uteroms-strategi	Planen bør ha en overordnet strategi når det gjelder parker og uterom. Det er viktig at parker blir lagt på strategisk viktige områder med hensyn til klima og omgivelser, ikke i forhold til	Ref. over.

			det arealet som ble igjen når byggene er plassert. Parker bør også ha ulikt program og størrelse. Når planen legger opp til 1 mill. nye kvadratmeter bør en også legge til mer enn grønne "små lunger" i planen. Flere av arealene som er satt av til park vil i realiteten bli små plasser med lite plass til trær og plener.	
175.		Arealregnskap – parker/ uterom	Planen hevder å legge til 31000 nye m ² . Vi stiller oss kritiske til dette regnskapet da parkarealet på Kjeringsholmen allerede er regulert til park, og ikke bør inngå i regnskapet. Det tas også ut flere areal som i Løvdahls gate, i Kiellandshagen og i Torbjørn Hornkloves gate. Det stilles spørsmål til om disse arealene inngår i regnskapet?	Arealregnskap for grønnsstruktur er lite hensiktsmessig på dette plannivået ettersom kartvisningen er generalisert og ikke gjengir alt av grønnsstrukturarealer på reguleringsnivå.
176.			I planforslaget er parken på Kjeringsholmen blitt delt opp i et areal på hver side av oljemuseet. Det ser ut som om dette grepet er gjort for å sikre sikt fra sjøen til sjøhusene, ikke med hensyn til å få godt parkareal. Geoparken er idag plassert på østsiden av Oljemuseet. Dette bygget er relativt lavt til å være et nytt bygg og kaster dermed ikke lange slagskygger inn på pararealet. Det foreslås å regulere en park på hele Kjeringsholmen, legge bystranda til bukten mellom Kjeringsholmen og Jorenholmen, samt regulere vestsiden av Jorenholmen med en brei promenade. En vil da sikre et stort robust parkområde som kan inneholde flere funksjoner samtidig som en har sikret en ny solside langs promenaden.	Parken er justert i dette planforslaget, inkl. flytting av bystranda til bukten mellom Kjeringsholmen og Jorenholmen (Østervågen).
177.		Løkkeveien B4	Ber om at det vurderes å fjerne sentrumsformålet på regulert park i Løvdahls gate. Arealet har stort potensiale til å bli en attraktiv lommepark i Løkkeveien og bidra til at dette blir en mer hyggelig bygate. Området rundt er uten mye grønnsstruktur og en lommepark her vil gjøre området mer attraktivt som boligområde for mennesker i alle aldre.	Regulert park og eksisterende gate er vist som grønnsstruktur i plankartet.
178.		Kiellands-hagen A10	Det bes om at Kiellandshagen bevares slik den er regulert idag. Kiellandshagen er det eneste parkarealet i sentrum med solvendte plen, og utgjør et betydelig, og viktig areal i vår lille bypark. Området er fullt av folk på fine sommerdager. Arealet er også anvendelig til forskjellige formål i forbindelse med festivaler. Som f.eks på Miljøsøndag med bruskasseklattring. Lavvoer med aktiviteter med barneaktiviteter under	Kiellandshagen (B10) er tatt ut av dette planforslaget og vises som grønnsstruktur likt gjeldende kommuneplan.

			Kulturbyåret. Sentrum har ingen lignende arealer. Dersom deler av Kiellandshagen blir byggeområde vil trærne i Haakon VII gate med stor sannsynlighet forsvinne. Dette er store og vakre gatetrær som ikke kan erstattes på minst 50 år. Trærne danner også en grønn vegg for Torget i sør. Trærne er en viktig del av bybildet da de sammen med trærne på østsiden av Domkirken gjør at Kongsgård og Domkirken ligger inne i en park.	
179.		Torget	Torget har et stort potensiale til forbedring. Avstandene mellom fasadene er lange, i tillegg er Kongsgårdbakken sterkt trafikkert og fungerer som en barriere mellom fasaden i Ankerkvartalet og Torget. Vi ber om at det vurderes å stenge Kongsgårdbakken for trafikk i forbindelse med at Ankerkvartalet omformes til kjøpesenter. En vil da kunne få et gågatenett som strekker seg ut av middelalderbyen, inn i Ankerkvartalet og opp mot Straensenteret.	Kongsgårdbakken er opprettholdt som samlegate, men Torget har likevel helt klare potensialer som kan følges opp ifm. virkemidlene utenfor plan- og bygningsloven.
180.		Gatetrær	Planen har et sterkt fokus på bygater i sin beskrivelse. Dette målet stiller vi oss bak. Vi ønsker allikevel at det fokuseres på gatetrær i tillegg til sammenhengende fasader og gateløp. I en urban by må en ha plass til store trær i gatene. Planen mangler dette perspektivet når det gjelder å sikre at gatene får plass til trær. Flere av illustrasjonene som er utført i forbindelse med mulighetsstudie til planen viser trær i eksisterende bygater som Løkkeveien og Bergelandsgata. Realiteten er at disse gatene er for smale til å få til skikkelige gatetrær med stor trekroner. Rotvolumet blir for lite og konflikt med vei og bygninger gjør at en skjærer trærne kraftig tilbake. På nye utbyggingsområder vil utnyttelsen være mye større med høye bygg inntil gatene. I disse områdene vil trær være et enda viktigere virkemiddel for å skape gode bygater. For å lykkes med gatetrær bør en bestemme hvilke gater som skal være grønne på et overordnet nivå og regulere inn nok plass til dette.	Reviderte bestemmelser vektlegger sterkere bruk av trær.
181.		Siktlinjer	Planen inneholder noen viktige siktlinjer. Vi ber om at det vurderes å legge inn følgende siktlinjer.	Planen sikrer utvalgte viktige siktlinjer. Ut over disse skal siktlinjer vurderes på reguleringsnivå.

			• Siktlinje fra Lagårdsveien og ned mot Vågen. Dette er en viktig historisk siktlinje som ble bygget igjen i forbindelse med parkeringslokket. I forbindelse med omforming av dette arealet bør denne siktlinjen legges inn som et premiss. • Siktlinjer se trehusbyen få møte byen. • Siktlinje til St Petri kirke. • Aksen mellom Domkirkeplassen til Kleiva- bør inngå som viktig siktlinje. • Siktlinje fra Allmenningen i Kiellandshagen ned til Vågen. • Flere og bredere siktlinjer fra trehusbyen og ned til sjøen.	
182.		Turveier / Blå promenade	Det fremheves i planforslaget at Blå promenade er vesentlig for byens liv i dag. Likevel viser planen at turveitrase er lagt i gata innenfor nye utbyggingsområder. Dette er i og for seg ikke et galt grep siden det er vil være en lite effektiv måte å bevege seg på bevege seg ut på alle kaiene. Forslag til ny grønnsstruktur viser nytt turdrag langs sjøen, men det er ikke definert noe om kvalitetene på turveien, heller ikke møtet mellom det offentlige møterom og sjøen. Med så store plangrep bør en sikre godt møte med sjøen på deler av områdene på et overordnet nivå. I Oslo er det laget en overordnet plan for promenaden i Bjørvika. Det bør også vurderes om en bør lage en slik plan langs havnebassenget i Stavanger før igangsetting av delområdene langs havnebassenget.	Grønnstrukturbestemmelsene er revidert. Langs havnefronten skal et overordnet grep for langsgående parkdrag og eventuelle omlegginger av blå promenade sikres gjennom områderegulering ved Holmen og gjennom felles planprogram mellom Jorenholmen og Bekhuskaien.
183.		Gang-forbindelser	Bredden på gater bør vurderes nøye med tanke på å skape gode gangforbindelser. Det bes om at det ses spesielt på å forsterke forbindelsen for myke trafikanter fra Breiavannet til Paradis.	Planen angir ikke bredden på gater, men angir arealkrav for tilbud til gående og syklende. Forbindelsen Breiavatnet til Paradis inngår i hovednettene for disse trafikantergruppene.
184.		Jorenholmen	Vi ber om at det vurderes et annet formål enn parkering på Jorenholmen både med hensyn til bruken av dette verdifulle arealet og i forhold til å bedre rammene rundt bygata Klubbegata. Det er viktig for bygata Klubbegata å få et annet målpunkt i siktaksen enn innkjøring til et parkeringsanlegg. Vi anser det som vanskelig å flytte innkjørsel til p-anlegget bort fra siktaksen til Klubbegata.	Jorenholmen er i planforslaget foreslått til sentrumsformål. Tomten er forbeholdt publikumsrettet aktivitet, eksempelvis badeanlegg i tilknytning til bystranden, og siktakse fra Klubbegata er sikret i bestemmelsene.

185.		Uteroms-norm og kostnads-bidrag	Det må tas stilling til regionalplanens krav om minste felles uteoppholdsareal på 30m ² pr boenhet på terreng. Dette kravet er utfordrende å løse, og det foreslås at det utarbeides en frikjøpsordning, hvor midlene benyttes til å utvikle nye byrom, og oppruste eksisterende. Det vises til Sandnes Gjennomføringsstrategi for kommunedelplan for sentrum.	Kommuneplanens uteromsnorm med 16 m2 pr boenhet videreføres, men foreslås med justeringer for del av planområde med sentrumsformål.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
186.	Lyse Elnett as 11/12419-93	Teknisk infrastruktur – nett-stasjoner	Viser til at det ved oppføring av nye bygg eller ombygging/påbygging av eksisterende bygg må påregnes at det må settes av areal til nye nettstasjoner og/eller utvidelse av eksisterende. Ber om at det tidlig i prosjektfasen for de enkelte delfeltene avklares om det er nødvendig å etablere nye.	Avklares på annet plannivå.
187.		Teknisk infrastruktur – fjernvarme	Viser til planlagt fjernvarmeutbygging fra Jåttåvågen til Urban Sjøfront. Viktig for Lyse at føringer på energi videreføres i underliggende planer til kommuneplanen: Kommuneplanen knyttet til Regional strategi for energi- og varmeløsninger og Behov for tilrettelegging for arealbruk til spisslastsentraller i området langs fjernvarmeutbyggingen. Aktuelle områder innenfor KDP Stavanger sentrum er Paradis og Stavanger Øst/Urban Sjøfront. Ønsker videre dialog vedr. dette.	Kommuneplanens føringer er videreført.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
188.	Stiftelsen vetaranskipet gamle Rogaland 11/12419-102	A6 Bro over Vågen	Vil på det sterkeste fraråde at broen bygges. M/S"Rogaland" har sterk historisk tilknytning til Stavanger. Stiftelsen har et meget godt samarbeid med "Stavanger havn" og Stavanger maritime museum. Samarbeidet med Stavanger Maritime museum, fylkeskommunens kulturavdeling og riksantikvaren er meget godt og i en positiv utvikling. Bygging av bruene over vågen, vil utelukke at M/S"Rogaland" kan benytte kaiene innenfor broen. Dette til tross for at skipet til tross for sin høye alder (85 år) har gode manøvreringsegenskaper. Selv om det blir mulig å åpne broen, vil det medføre for stor risiko både for fartøyet og broen å benytte kaiene innenfor. Det vil være beklagelig dersom bygging av en bro med tvilsom nytteverdi skulle utestenge M/S"Rogaland". Skipet er som et av få fredet av riksantikvaren og er et markant positivt innslag i det historiske maritime miljø. For øvrig slutter vi oss til de	Bro over Vågen utgår.

			merknader som fremsettes av Stavanger interkommunale havn IKS.	
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
189.	Boreal Transport Norge as 11/12419-106	Generelt	Berømmer forarbeidet som er gjort og den debatten som er igangsatt, som kan bidra til å videreutvikle byen. Viser til at forholdene i Stavanger sentrum i dag vanskeliggjør Boreal sin visjon om å «å yte service utover det forventede», 0-toleranse for skader på mennesker, materiell og miljø, samt høy grad av punktlighet.	Tas til orientering.
190.		Tilgjengelighet og miljø	Fem hovedpunkter, rettet mot tiltak for å prioritere buss og gjøre kollektivtrafikken mer miljøvennlig og rasjonell: <u>Minst mulig tomkjøring.</u> Mangler i dag oppstillingsplasser for å kunne regulere mellom rutene. En rekke busser kjører tomme rundt i byen for å finne plass å stå før neste rute. Foreslår å legge til rette for flere oppstillingsplasser/magasin i nærheten av terminalområdet. <u>Komfort for passasjerer og sjåfør:</u> terminalen må legges sentralt og være lett synlig. Viktig å kunne gå tørrskodd fra terminal til bussholdeplass. Rullende fortau kan være en løsning. Komfort for sjåføren må tilrettelegges med fasiliteter tilknyttet oppstillingsplass. <u>Rasjonell drift tilknyttet HUB løsning:</u> En HUB-løsning vil være en rasjonell løsning både for passasjerer og operatører, forutsatt at det gis rom for det økende antall busser som planen legger opp til. <u>Prioritere buss i sentrum:</u> dagens overflate i Kongsgata og Jernbaneveien bidrar til forsinkelser, økt slitasje og manglende komfort både for passasjerer og busser. Disse veiene bør opprustes, helst uten brostein. Framkommelighet må også prioriteres i Verksgata. P-husene på Jorenholmen og Skagenkaia er i dag, sammen med manglende buss-prioriteringer, årsak til dårlig framkommelighet for flybussen. Forutsetter at kollektivtraseen som planlegges gjennom sentrum får den nødvendige kurvaturen og tilstrekkelige lengder på holdeplassene.	Fremkommelighet med buss styrkes vesentlig med planforslaget. Legger til rette for videre utvikling av knutepunktet og sikrer gode overgangsmuligheter med bestemmelser. Det vil være begrenset med rom for nytt oppstillingsareal/bussmagasin.

			med 3 townhouses. Ved varsel av oppstart av regulering gav både byantikvar og fylkets kulturseksjon merknad om at eksisterende sveitserhus måtte bevares. Det gir et begrenset handlingsrom for utvikling av eiendommen. Vi ønsker derfor å spille denne saken inn som en merknad til Sentrumsplanen. Problemstillingen er knyttet til hvor stor grad av transformasjon av trehusbyen bør tillates for å få til den ønskete utvikling med flere boliger og arbeidsplasser i og nær sentrum. Vi er klar over at dette området ikke er vist som del av Sentrumsplanen, og spør derfor om det ikke ville være riktig å ta det med for å styrke de ønskete strøgsgatene inn mot sentrum.	
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
193.	Castelar Investment Management as 11/12419-108	Lagårdsveien E14	Ønsker med dette å informerer innen høringsfristen den 16. januar om våre planer for eiendommen Lagårdsveien 78-80: • Lagårdsveien 80: Etablere handel i 1. etg (1500 kvm) og U1. (2800 kvm) samt rehabilitere hele eiendommen (11 000 kvm) til høy standard • Lagårdsveien 80: Bygge nytt høyhus (kontor) 11-16 etg på tomten sør for Lagårdsveien 80 • Lagårdsveien 78: Bygge på høyblokken (2-4 etasjer kontor)	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
194.	Rom Eiendom as 11/12419-109	Mål	Støtter kommuneplanens strategi (hovedmål) slik det er formulert.	Tas til orientering.
195.		Hovedgrep Kompakt by	Kommunedelplanens mål om en kompakt by er helt essensielt for å oppnå omforente miljømål om bærekraftighet. Fortetting og byutvikling av ROM sine eiendommer i kollektiv-knutepunktet vil avhjelpe de alvorlige utfordringene som Stavanger sentrum står ovenfor. Registrerer at planbeskrivelsen omtaler samarbeid mellom plan- og utbyggingsaktører på en positiv måte og har et sterkt ønske om å bidra til dette.	Tas til orientering.
196.		Eiendoms-forhold	Har vedlagt eiendomskart for å synliggjøre eiendomsforholdene på Stavanger stasjon, med referanse til at	Tas til orientering.

			de er feilregistrert i grunnboken (privatrettslige avtaler mellom Rom og Jernbaneanverket)	
197.		Samarbeid	ROM Eiendom som grunneier og profesjonell aktør innenfor byutvikling må involveres i reguleringsplanarbeidet ikke bare i Paradis, men også i Stavanger stasjonsområde.	Tas til orientering.
198.		Plankrav	Mener det er unødvendig med krav til både områdeplan og detaljplan, slik det kreves for E5 Stavanger stasjon. Finner det i motstrid til byens behov for effektive planprosesser for å motvirke pågående stagnasjon. To planprosesser vil medføre unødig tidsbruk og kostnader uten at kvalitet tilføres prosjektene. En reguleringsplan må både sikre det offentliges interesser, gi tilstrekkelig fleksibilitet til å skape kvalitet når prosjektene konkretiseres og samtidig gi tilstrekkelig forutsigbarhet til å forsvare kostnadene som nedlegges. Det må kunne gjøres gjennom kun en planprosess.	Behov for oppfølgende detaljregulering vurderes i områdereguleringen. Ut fra områdets begrensede størrelse er det ikke utelukket at områdereguleringen kan åpne for byggesøknad direkte.
199.		Stasjons-området E5	Stasjonsområdet må utvikles som regionens viktigste knutepunkt, med et bredt spekter av kunde- og arbeidsplassintensive virksomheter, med høy arealutnyttelse, effektive forbindelser mellom ulike transportmidler i selve kollektivknutepunktet, og med gode, attraktive gangforbindelser til handelssentrum.	Tas til orientering og er søkt fulgt opp i planforslaget.
200.		Paradis	Paradis bør utbygges til regionens ledende arbeidsplassområde, med næringsbygg egnet til å huse også de største virksomhetene. 60 000 mennesker har i dag sykkel eller gåavstand til Paradis, mange av dem kjører daglig til Forus og andre næringsområder i regionen. Attraktive arbeidsplass-etableringer i Paradis vil bidra til en stor miljøgevinst transportmessig.	Tas til orientering og er søkt fulgt opp i planforslaget.
201.		Utfyllinger i sjø	Utfyllinger i sjø vil bidra til å forskyve tyngdepunktet vekk fra knutepunktene og hindre reisegrunnlaget for eksisterende kollektivsystem. Realiseringen av disse bør i tid komme etter utviklingen av stasjonsområdet og Paradis.	Utbyggingsmulighetene er balansert, slik at tyngdepunktet i sentrum ikke forskyves og at summen av aktivitet muliggjør aktivering av hele sentrumsområdet.
202.		Parkering	Stiller spørsmål ved at det legges opp til en stor økning i parkeringsmuligheter i sentrum. Dette vil svekke kollektivtransportens konkurranseevne og vanskeliggjøre målet om at framtidig trafikkvekst skal tas på kollektivtransport,	Parkeringsløsningen er omarbeidet til en løsning som ligger tettere opp mot kommuneplanen. Parkeringsnormen er differensiert blant annet ut fra kollektivtilgjengelighet.

			sykkel og gange. Parkeringsanlegg bør legges i randssonen for å styre bilene bort fra «fotgjengerbyen». Avgifter bør brukes bevist for en bedre utnyttelse av kapasitet i eksisterende anlegg. Viser til at normen i Oslo sentrum er 0,1 plass pr. 100 m2 kontor og 0,16 for forretning, mot foreslåtte 0,5 i foreløpig planforslag.	
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
203.	Fortidsminneforeningen 11/12419-113	Mål og virkemidler	Støtter hovedmål slik det er formulert, spesielt siste del som omhandler å ivareta sentrums historiske identitet. Videre vises det til delmål og de 14 virkemidlene, som alle har fokus på å styrke sentrums attraktivitet for brukere og investorer. Det er viktig og det er de enige i. Ingen by kan overleve uten at den blir brukt og uten at det er attraktivt for de som skal bo, handle, jobbe og investere pengene sine der. Dagens sentrum er utsatt for sterkt press fra kjøpesentrene i utkanten av byen – dette er en reell trussel.	Tas til orientering og er videreført i planforslaget.
204.		Hovedgrep	Støtter planens hovedgrep om at eksisterende funksjoner og bebyggelse suppleres med ny bebyggelse og nye funksjoner som sentrum mangler. Den nye bebyggelsen plasseres tett opp til den historiske bykjernen, men ikke i kjernen. Som utbyggingsområder brukes det stort sett utfyllingsområder i sjøen og noen ganger riving av eksisterende bebyggelse. Kun bebyggelse uten kulturhistorisk verdi er foreslått revet. Dette er veldig bra som grunnregel og de håper dette prinsippet får gjennomslag med sentrumsplanen.	Tas til orientering. Både forrige og revidert planforslag åpner for riving av bebyggelse som inngår i kulturminneplanen.
205.		Delmål - identitet	Savner at planen har egne delmål og virkemidler mer direkte til <i>hvordan</i> vi skal bevare Stavangers identitet som sjøfartsby, industriby og trehusby. Bevaring av vår kulturarv må i større grad omtales som en verdi. Omtales i flere sammenhenger, men mangler en mer konkret og forpliktende målsetning, som viser at vi har forstått hva en slik kulturarv krever av oss.	Besvarelsene om <i>hvordan</i> dette skal gjennomføres framkommer i planens virkemidler og konkrete plangrep. Det er en klar intensjon i planen å framholde både verdien av den eldre bebyggelsen og potensialene som løses ut i denne bebyggelsen når ny bebyggelse bidrar til økt antall beboere, arbeidstagere og besøkende.
206.		Strategi – eksisterende bebyggelse	Det mangler en aktiv strategi for å heve kvaliteten i den eksisterende bebyggelsen.	Kulturminneaspektet i planforslaget er styrket sammenlignet med tidligere planforslag. Sterkeste virkemidler er knyttet til juridisk forsterking av kulturminneplanen og sikring av hermetikkindustribebyggelsen.

207.			Det som vises i sentrumsplanen som forslag til eventuelle ny bebyggelse mangler særpreg og stedssans. Framstår som Anonym, «urban» blokkbebyggelse med kontorer, kjøpesenter og boliger. Mener at slike områder må planlegges nøye og at konsekvenser må utredes. For ny bebyggelse må det lages avstemte og solide føringer når det gjelder scala, kvalitet og materialer. Ny bebyggelse mangler bestemmelser som sikrer at nybygg tilpasses den eksisterende bebyggelsen (scala, kvalitet, utforming).	Ny bebyggelse er mer inngående vurdert i dette planforslaget. På dette plannivået må vi likevel begrense studier og anbefalinger til å omfatte scala med vurderinger av hvilke muligheter som åpnes og hvilke konsekvenser det gir.
208.		Holmen	Viser til at vi ved å f.eks plassere et nytt teater på Holmen vil være et bygg av offentlig interesse (med referanse til Operaen i Oslo) som kan forsvare den eksponerte plasseringen, og sammen med Konserthuset og gjenværende sjøhusrekke framstå som vår tids kystkultur. Men oppfordrer uansett til en grunnleggende debatt om endring av byens ansikt mot sjøen: Utfylling og ny bebyggelse på Holmen og på andre siden av Vågen endrer byens ansikt mot sjøen dramatisk – er det verd det?	Utfylling på Holmen er et svært sentralt grep i planen og vil få positiv ringvirkning for aktivitet på hele sentrumshalvøyen. Byggeområdene er imidlertid avgrenset slik at opprinnelig visuell kontakt mellom Vågen og havnebassenget er ivaretatt, samt at viktige øvrige siktlinjer og –soner blir ivaretatt, f.eks fra bebyggelse i den opprinnelige sjøhusrekken. Utfylling i Vestre havn utgår og ny bebyggelse her er begrenset.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
209.	Løvseth+ Partners as 11/12419-114	Holmen / Norsk Oljemuseum	Kommunedelsplanens forslag om en større kai for turistbåter og omfattende bebyggelse foran Norsk Oljemuseum destruerer idéen bak bygget fordi museet kan bli liggende på land. På alle sider av museet vil det kunne ligge enorme skip. Vi oppfatter det slik at det er ny kaiplass for turistskip som er den primære grunn til utfyllingen, fordi skipene ønskes vekk fra Vågen. En ny stor kai finansiert via Havnevesenet gir da tomt til nye formål. Vi tror lite på at nye funksjoner her gir særlig mer trafikk gjennom det historiske senteret. Forslaget om strand kan virke som et urealistisk lokkemiddel for å realisere ny kai og bebyggelse. Så kompakt bebyggelse foran den historiske bykjernen er også antikvarisk betenkelig. Oljemuseets interesser er altså ikke ivaretatt - slik vi ser der. Oljemuseet som museum, arkitektur og monumentalbygg i bykjernen synes ignorert. Dette fordi byen skal kunne ta imot turistskip annet	Utfylling på Holmen er et svært sentralt grep i planen og vil få positiv ringvirkning for aktivitet på hele sentrumshalvøyen. Byggeområdene er imidlertid avgrenset slik at opprinnelig visuell kontakt mellom Vågen og havnebassenget er ivaretatt, samt at viktige øvrige siktlinjer og –soner blir ivaretatt, f.eks fra bebyggelse i den opprinnelige sjøhusrekken. Utfylling i Vestre havn utgår og ny bebyggelse her er begrenset. Grøntområdet G4 er justert bl.a. slik at havnebassenget nord for Oljemuseet er utvidet og bystrand flyttet til vågen mellom Kjeringsholmen og Jorenholmen.

			sted enn i Vågen og fordi man vil ha en arkitektonisk merkelig gangbro på tvers av havnen for å redusere gangavstander. Det blir ikke mye oljehistorie igjen for Stavanger om dette realiseres <i>Ivar Lunde og Morten Løvseth, som har forfattet denne uttalelsen, er arkitektene bak Norsk Oljemuseum.</i>	
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
210.	Maritimt Forum Stavanger-regionen 11/12419-116	Generelt	Ønsker å berømme Stavanger kommune med forslaget om ny sentrumsplan for Stavanger og vi synes det er svært positivt at kommunen har lagt opp til en bred høring.	Tas til orientering.
211.		Hovedmål	Stiller seg positiv til hovedformålet med sentrumsplanen, spesielt vedr. å være regionens ledende arbeidsplassområde og ivareta sentrums historiske identitet som sjøfartsby.	Tas til orientering.
212.		Havneareal og kaier	Flere av kaiene som en har tilgjengelig i dag er foreslått endret/flyttet. Dette gjelder Strandkaien, Konserthuskaien, Bekhuskaien, Holmen og Skansekaie. Maritimt Forum for Stavangerregionen mener det er viktig å opprettholde havneaktivitet i sentrum. Det er en styrke for byen at den maritime næringsaktivitet gjenspeiles i bybilde. Dette er viktig for næringen og dens rammevilkår og for å synliggjøre for byens innbyggere hva som er næringsgrunnlaget vårt, nemlig havet. I forslaget til sentrumsplan foreslås det å omprioritere store deler av dagens havneareal og kaier til andre formål og det ligger forslag til løsninger for nye areal. Imidlertid vil noen av forslagene som er skissert innebære at områdene ikke blir store nok og at aktiviteter må flyttes ut av sentrum. For å få gjennomført visjonene for sentrumsplanen ser vi at deler av havneaktiviteten nok bør flyttes. Det er imidlertid svært viktig at det foretas grundige undersøkelser knyttet til grunner i sjøen og økonomiske konsekvenser av opparbeiding av nye havneareal, samt at en har på plass alternative areal før en starter et eventuelt planarbeid for alternativ bruk av disse områdene. For næringen er det svært viktig at en opprettholder hver kai meter i havnen, som i dag. Ønsker å	Planforslaget søker å kombinere havneaktivitet med byfunksjoner. I dette planforslaget utgår utfylling på Strandkaien og gangbro over Vågen, mens utfylling og løsning for kai på Holmen er opprettholdt, inkl. utdyping av Plentinggrunnen. Videre er konsekvenser nå nærmere utredet i samarbeid med Stavanger Interkommunale Havn. Dette gjelder spesielt ferdsel i led ved utfylling på Holmen og manøvrering ifm mulig ny kai for Hurtigruten.

			beholde dagens kapasitet knyttet til havneareal og kaier i sentrum.	
213.		Cruise-trafikk	I planen står det at en kan oppnå den gode kompakte byen ved å flytte cruisetrafikken fra indre Vågen. Vi i Maritimt Forum for Stavangerregionen mener at dagens cruisetrafikk utgjør en styrke for byen. Stavanger har markert seg som en attraktiv by for cruisetrafikk. I 2009 var det 99 cruiseanløp til Stavanger med ca. 120 000 passasjerer. I 2014 var antallet øket til 159 cruiseanløp og ca. 262 000 passasjerer. I tillegg til alle cruisegjestene hadde skipene i 2014 også med rundt 100 000 mannskapsmedlemmer. Stavanger er solid plassert som landets tredje største cruiseby. En av fordelene med Stavanger som anløpssted er nærheten til sentrum noe som gir kort vei til severdigheter og butikker. Dette bidrar til folkeliv i bybildet og handel for sentrumsbutikkene. I en undersøkelse som ble lagt fram nylig ble det vist til at hver passasjer som går i land bruker i gjennomsnitt 860 kroner. Og i Stavanger er det svært mange passasjerer som går i land og som dermed bidrar til en stor omsetning for byen. Mener derfor det er svært viktig å beholde cruisetrafikken i sentrum av Stavanger.	Ref. over.
214.		Bro over Vågen A6	Mener at dette forslaget vil ha stor negativ påvirkning på den maritime aktiviteten som i dag pågår i Vågen. Dette vil medføre at store deler av cruisetrafikken må flyttes lenger vekk fra sentrum, noe som vi mener er uheldig. Se tidligere kommentar. I tillegg vil det skape problemer for veteranfartøyene som trenger plass til manøvrering. Sett i lys av at M/S Rogaland kanskje blir byskip er det synd dersom vi vedtar en plan som medfører at skipet ikke kan legge til kai i Vågen. Stavanger har en maritim vertskapsfunksjon også i andre sammenhenger. I 2018 kommer Tall Ships Races til byen og indre Vågen. Ved en eventuell gang- og sykkelbro over Vågen kan dette bli vanskelig å gjennomføre i fremtiden.	Bro over Vågen utgår.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar

215.	Leiv Nes Arkitekter på vegne av Bo-Industri as 11/12419-118	Generelt / overordnet	Er svært glad for arbeidet som gjøres med å gi byen vår en god og anvendelig Sentrumsplan. Planen er krevende. Den utfordrer mange gamle "sannheter" og vil derfor kreve noe av oss alle for å få den gjennomført. Men planen er viktig for alle som er glad i sentrum. For utviklingen i vår region vil gå sin gang, med eller uten sentrums deltakelse.	Tas til orientering.
216.		Kompakt by	Stavanger er en by med lav tetthet. Kompakte byer er mer robuste. For å oppnå en mye større tetthet samlet sett, samtidig som byens historiske identitet som trehusby ivaretas, må de områdene man velger å fortette, få en høyere utnyttelse. Bare på denne måten kan man la noen områder forbli uberørt.	Tas til orientering og er søkt ivaretatt i planforslaget.
217.		B3	Vil bidra til den ønskede utviklingen og har under planlegging et sentralt kvartal langs Løkkeveien. Det vi ønsker å realisere er et senior boligkonsept som kalles Concierge. Det er et urbant og moderne bo- og servicekonsept som er utviklet til å bidra til økt livskvalitet for seniorer. Concierge har fokus på fellesskapsløsninger og gode møteplasser, og vil være en nyvinning innen området seniorboliger i Norge. I forbindelse med prosjektet vil vi klargjøre noen punkt omkring TETTHET, SOL, UTSIKT OG UTEOMRÅDER. <i>Merknaden inneholder konkret beskrivelse og illustrasjoner for omtalte prosjekt i B4.</i>	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
218.	Austigard Arkitektur as 11/12419-119	Eksisterende bygnings-masse	Sentrumsplanen synes å primært ta for seg større utbyggingsområder eller tomter, med mål om å legge til rette for økt volum i bygningsmasse. Men hvis et viktig mål med sentrumsplanen er å skape et godt byliv, må også den langt større eksisterende bygningsmassen tas med i planen. Flere viktige områder innenfor området som er ansett som "ferdig utbygd" trenger radikale endringer på reguleringsnivå for at et godt byliv skal kunne oppstå i noen grad. <i>Eksemplifiserer med mer inngående betraktninger om Pedersgata</i>	Planforslaget utelukker ikke byfornyelse i andre deler av sentrum, men tilbyr ikke samme grad av avklaring for arealer utenfor bestemmelsesområdene. Her vil kommuneplanens føringer med de justeringene som følger av sentrumsplanen være rammeverk for ny regulering.

219.		Hovedgater	Levende bygater er essensielle for å få folk til å gå i stedet for å kjøre bil. Derfor må funksjonalitet prioriteres foran bevaring i alle større og viktige gater i planen, som Løkkeveien, Bergelandsgata, Pedersgata og Harald Hårfagres gate/Ryfylkegata. Mange av disse hovedgatene har allerede vært godt eksponert for transformasjon og tåler en støyt. Disse hovedgatene kan gjerne ha en langt mer variert karakter og høy utnyttelse, og gjerne stå i kontrast til de mer enhetlige boligområdene som gatene skjærer gjennom. Det kan stilles krav om at transformasjonsprosjekter langs gatene skal ha en strategi for å sikre historisk kontinuitet i bygningsmassen, men dette kan være i videre forstand, og trenger ikke være bevaring og tilbakeføring.	
220.		Dokumentasjon ved riving	Bevaring trenger ikke bare være fysisk, den digitale kan være like viktig. I en framtid med historiske Google Street Views eller augmentet reality (AR) der 3D-renderinger projiseres direkte på virkeligheten, kan informasjon for å digitalt rekonstruere tapte bygninger bli like viktig som å tilbakeføre eller bevare bygninger fysisk. Derfor bør det ved tillatelser til riving eller vesentlig omgjøring av historisk bygningsmasse stilles krav om at det utarbeides en rapport per bygning som sammenfatter all kunnskap om hva bygningen er og har vært. Dette inkluderer tegninger, detaljer, bilder og nærbilder tatt før og under riving.	Tas til orientering.
221.		Saksbehandling	I tillegg til de spesifiserte områdene for transformasjon bør det legges til rette for mindre transformasjonsprosjekter over hele området som sentrumsplanen gjelder for, også under eventuell forutsetning at bestemmelsene for trehusbyen er gjeldende. Tomteeiere og arkitekter med innsikt i faktiske bygningstekniske og situasjonsmessige forhold kan se muligheter der en overordnet områdeplan naturlig nok ikke kan gjøre det. Stavanger kommune har i motsetning til mange norske kommuner arkitektfaglig kompetanse, og har vist seg dyktige i å gjøre faglige vurderinger av arkitektur, bevaring og stedstilpasning i enkeltprosjekter. Saksbehandlere bør kunne gis et stort mandat til å fravike fra eksisterende	Planforslaget utelukker ikke byfornyelse i andre deler av sentrum, men tilbyr ikke samme grad av avklaring for arealer utenfor bestemmelsesområdene. Her vil kommuneplanens føringer med de justeringene som følger av sentrumsplanen være rammeverk for ny regulering.

			reguleringsplaner basert på overordnede bestemmelser i sentrumsplanen. Eksemplifiserer med 3 infillprosjekter under bygging eller planlegging i eller nær området for sentrumsplanen. På grunn av begrensninger i de ganske grove reguleringsbestemmelsene har det vært krevende og lange prosesser, mange runder med omprosjektering og mange søknader om dispensasjoner. Byggesaksbehandlere og byantikvar vært både kritiske og konstruktive, og har vært dyktige på å vurdere helheten foran enkeltbestemmelser. Langt flere prosjekter som dette kunne vært mulig om byggesaksbehandlere hadde vært gitt et mandat til å sette overordnede bestemmelser i sentrumsplanen foran reguleringsplan.	
222.		Utdypende om bevaring	Merknaden gir en omfattende og interessant betraktning knyttet til bevaring. Egner seg dårlig for resymé og det vises derfor direkte til uttalelsen.	Tas til orientering.
223.		Løkkeveien 78 (B4)	Bygningen i Løkkeveien 78 har en særdeles lite funksjonell planløsning, dårlig egnet for både bolig og næring slik det er i dag. Sokkeletasje mot gaten har et lite næringslokale med lav takhøyde, og vil aldri kunne ha den funksjonaliteten som skal til for å skape næringsvirksomhet og liv på gaten. Hovedbygning mot gaten har historisk hatt fasader som ved tilbakeføring både kunne vært funksjonelle for planen inne og hatt estetisk verdi. Det samme kan ikke sies for tilbygget, som aldri kan sies å ha hatt stor estetisk verdi. Skal det være realisme i å sette i stand denne eiendommen med tilbakeføring av fasader, så må det samtidig være åpning for å gjøre radikale grep for å bedre funksjonaliteten. Dette inkluderer riving eller totalombygging av tilbygg samt heving av hovedbygning slik at det blir god takhøyde mot gaten. Planen må åpne for denne type omforming av eiendommen hvis planens overordnede mål skal la seg realisere. <i>Merknaden inneholder illustrasjoner og utdypende beskrivelser av disse</i>	En eventuell omforming av Løkkeveien 78 vil måtte forholde seg til kommuneplanens føringer med de justeringer som følger av sentrumsplanen.

NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
224.	Arbeidsgruppe for veteranbåthavn i Stavanger 11/12419-121	Havn / kai – vetranbåthavn	Selveste hjertet i Stavanger - Vågen - er utpekt som fremtidig veteranbåthavn i den nye Sentrumsplanen for Stavanger. Det er også planer om å etablere et flomvern i innseilingen til Vågen, men tidsaspektet for dette er uavklart. De mindre veteranbåtene er helt avhengige av et slikt flomvern, for å kunne ligge i en rolig havn uten brå sjø og høye bølger. Det vil derfor ikke la seg gjøre å etablere en veteranbåthavn i Vågen nå, med et større mangfold av båter. Vi har derfor sett på alternative midlertidige og permanente steder der det lar seg gjøre å etablere veteranbåthavnen på kort og lang sikt. Området som peker seg ut er Østre havn, med Jorenholmen, Steinkarkaiaen og Slakthuskaiaen. Disse har gjennom mer en 100 år vært fast base for fjordafarten og forbindelse til by øyene. Etter hvert som bruer og store bilferger overtok, ble dette området forandret og delvis gjenfylt med løsmasser. Da oljeboomen krevde lagerhus både her og der, tenkte en ikke på hvilken byhistorie en begravde da kaiområdene ble fylt igjen. Men aldri så galt at det ikke er godt for noe, for under løsmassene i Østre Havn ligger fremdeles Allmenningen - under dagens parkerte biler og lekeapparater. Det skal egentlig lite til for å grave frem igjen de flotte gamle kaifrontene, av håndhugget granitt. Dette lar seg til og med gjøre uten å komme i konflikt med Oljemuseet. Mener byen og sentrum vil få tilført en verdifull og unik attraksjon, som vil fremstå som «Et flytende Gamle Stavanger»! Kystkulturen i Stavanger er klar til å sette i gang. <i>Merknaden inneholder i tillegg en inngående beskrivelse, faktainformasjon og bildemateriale</i>	Planforslaget viser veteranbåthavn vest for Bekhuskaiaen.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar

225.	Alliance Arkitekter as på vegne av Fjelde eiendom as 11/12419-122	Overordnet / generelt	Kommunedelplanen for Stavanger sentrum viser mange gode intensjoner og er ambisiøs, slik at sentrum får muligheten til å vokse og bli styrket.	Tas til orientering.
226.		A5	Vi mener at prosjektet, som ble skissert i Skagen 35 vil bidra til å skape en kvalitet i byen og vil derfor be om at prosjektet legges inn i Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Skagen har et frodig byliv fra Torget fram til Hansens Hjørnet som er preget av serveringssteder. Lengre nord langs baksiden til Skagen Brygge hotell opp til Øvre Holmegata oppfattes Skagen som en bakgata med lite aktivitet. Et leilighetshotell i Skagen 35 med næringsfunksjon og åpne og lyse fasader vil kunne bidra til å skape et bedre gatemiljø enn det er i dag. Tomten til Skagen 35 er ubebygd og har, som få andre tomter, potensial til et moderne infill prosjekt som kan stå side om side med den historiske bebyggelsen. <i>Merknaden inneholder videre en detaljert beskrivelse og illustrasjoner.</i>	En eventuell omforming av Skagen 35 vil måtte forholde seg til kommuneplanens føringer med de justeringer som følger av sentrumsplanen.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
227.	Næringsforening en i Stavanger-regionen 11/12419-123		Både politikere og administrasjon i Stavanger kommune fortjener honnør for å ha utarbeidet et visjonært og helhetlig forslag til ny sentrumsplan. Den høye kvaliteten på planforslaget henger tett sammen den svært åpne, brede og inkluderende prosessen som har vært gjennomført. Her har både næringslivet og andre viktige aktører vært involvert fra dag én. Dette har betydd at arbeidet med planutkastet har tatt lang tid for et utålmodig næringsliv i Stavanger sentrum. I dette tilfellet har imidlertid tidsbruken vært godt begrunnet, og bidratt til å skape planforslag som er godt forankret blant aktørene i Stavanger sentrum. Det gjenstår fortsatt mye arbeid før planen kan endelig vedtas, og det er viktig at både administrasjon og politikere i Stavanger kommune holder trykket oppe også i de gjenværende fasene av arbeidet.	Tas til orientering.

228.			Støtter målene som er formulert i planen, og de virkemidlene som lanseres for støtte opp under målene. Samlet sett vil disse gi viktige bidrag til å styrke Stavanger sentrum sin tiltrekningskraft. Det er en styrke ved planen at man i så stor grad har identifisert virkemidler også utenfor det som rent formelt ligger innenfor rammene av plan- og bygningsloven.	Tas til orientering og er videreført i planforslaget.
229.			Forslaget til ny sentrumsplan legger opp til et langt mer kompakt sentrum. Dette vil innebære: En betydelig byomforming på Holmen, binde Bjergsted kulturpark tettere sammen med resten av sentrum, knytte Østre havn tettere til resten av sentrum, styrke sentrale sentrumsgater som Løkkeveien, Bergelandsgata og Pedersgata og etablere nye byrom. Dette er fornuftige og viktige grep.	Tas til orientering og er videreført i planforslaget.
230.			I Holmen-området ligger det særlig godt til rette for både utfylling og fortetting, og området kan, med forslaget som ligger, bidra til å gi sentrum et solid løft.	Tas til orientering og er videreført i planforslaget.
231.			Kulturinstitusjonene i Bjergsted og andre steder spiller en svært viktig rolle i å trekke mennesker til sentrum. Det er i dag en utfordring at mange opplever den mentale avstanden fra torget/sentrumshalvøya til Bjergsted kulturpark som lang. Alle tiltak som kan bidra til å binde Bjergsted og resten av sentrum tettere sammen, er derfor viktige. Næringsforeningen støtter de grepene det her legges opp til.	Tas til orientering. Etter nye vurderinger er grepet noe redusert.
232.			Forslaget om legge en gangbro over Vågen er radikalt, men vil være et effektivt bidrag til å binde ulike deler av sentrum sammen. En slik bro må imidlertid utformes på en måte som sikrer småbåtene fortsatt tilgang til også den innerste delen av Vågen. Videre bør det vurderes hvordan tilgjengeligheten til Bjergsted kan styrkes gjennom et bedre kollektivtilbud, både i form av buss og båt.	Bro over Vågen utgår.
233.			Det er et betydelig potensial for byutvikling også i Østre havn. Her vil det blant annet åpne seg nye muligheter når ferje- og hurtigbåtterminalen på Bekhuskaien forsvinner etter åpningen av Ryfast.	Tas til orientering og er videreført i planforslaget.
234.			Støtter opp under forslaget om å disponere Jorenholmen til parkering også i tiden som kommer. Jorenholmen er et svært	Joreholmen er i planforslaget vist som sentrumsformål. Parkeringsanlegg er flyttet til Fiskepiren.

			praktisk sted å parkere for handlende og andre besøkende, og er derfor viktig for sentrum sin tiltrekningskraft. Likeså er det viktig at planen sikrer generelt god tilgjengelighet for både bilister og kollektivreisende. Dette innebærer blant annet tilstrekkelig med riktig plasserte parkeringshus, Bussvei 2020 og bedre tilgjengelighet for syklistene.	
235.			Vi støtter forslagene til plangrep for å løfte flere av de sentrale gatene i randsonen til sentrum (Løkkeveien, Bergelandsgata og Pedersgata). Dette er gateløp der det ligger godt til rette oppgradering, opprustning og høyere utnyttelse. Flere boliger og næringslokaler i disse områdene vil bidra til å gi hele sentrum et løft.	Tas til orientering og er videreført i planforslaget.
236.			Næringsforeningen er begeistret for forslaget om å etablere et Ja!-kontor for Stavanger sentrum. Et slikt kontor kan spille en viktig rolle som rådgiver, veileder, fødselshjelper og «kompetansebank» for alle som vil skape noe sentrum, og som er avhengige av kommunale godkjenninger eller andre avklaringer. Hvis et slikt kontor skal fungere etter hensikten, er det avgjørende at det tilføres tilstrekkelig med kompetanse og økonomiske ressurser.	Stavanger kommune ønsker å styrke det offentlig-private samarbeidet om virkemidlene utenfor plan- og bygningsloven ytterligere og har nå tatt initiativ til et samarbeidsprosjekt.
237.			Det er positivt at det i forslaget legges så sterk vekt på behovet for en stram organisering og mer ressurser til det framtidige arbeidet med å gjøre Stavanger sentrum enda mer attraktivt. Her har Stavanger kommune og næringslivet en felles utfordring, og Næringsforeningen ønsker i tiden som kommer å delta i et mer formalisert offentlig-privat samarbeid om sentrumsutvikling. Vi minner i denne sammenhengen om at det et ferdig utredet forslag om en BID-ordning (Business Improvement District) ligger på regjeringens bord. En slik ordning vil sikre langt mer ressurser til viktige sentrumstiltak som markedsføring av aktiviteter, renhold, vakthold oppgradering av uterom mv. Næringsforeningen ønsker at en BID-ordning i framtiden blir et tilgjengelig verktøy i sentrumsutviklingen, og oppfordrer Stavanger kommune til å jobbe aktivt for at Stortinget gjør de nødvendige vedtak for å etablere en norsk BID-ordning.	Ref. over (236).

238.			Næringsforeningen er klar over at flere av de utviklingsgrepene det her legges opp til vil utfordre eksisterende planverk og regionale/sentrale vernemyndigheter. Vi håper at regionale og sentrale myndigheter vil møte planforslaget med et åpent og positivt sinn, og bidra til å finne løsninger som kombinerer hensynet til vern med hensynet til vekst og utvikling i sentrum.	Tas til orientering.
239.			Det er positivt at Stavanger kommune har presentert en sentrumsplan med et svært høyt ambisjonsnivå for etablering av ny næringsvirksomhet og nye boliger i sentrum. Det høye ambisjonsnivået stiller samtidig svært strenge krav til den videre Svaren fra kommunens side. Næringsforeningen vil særlig fremheve følgende: Vi støtter helhjertet opp om målet om å skape 1 mill. kvm nytt areal for bolig, kontor og næringsformål. Vi vil samtidig understreke at hvis/når dette målet realiseres, vil det det skape et omfattende behov for ny og forbedret infrastruktur i og rundt Stavanger sentrum, og rundt Holmen-området spesielt. Dette infrastrukturbehovet omfatter forbedret kollektivtilbud, bedre tilgjengelighet for parkering og bedre kapasitet på innfartsårene (bla gjennom Kannik). Dette vil utgjøre en massiv utfordring, som både politikerne og administrasjonen må vie stor oppmerksomhet i tiden som kommer. I tillegg har merknaden likelydende kommentar som Stavanger Sentrum as, vedr. boliger i 2. og 3. etasje, samt dilemma om bygging på utfyllinger vs. Sikt/kontakt til sjøen.	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
240.	Rogaland teater 11/12419-124	Overordnet / generelt	Rogaland Teater vil gjerne benytte muligheten til å berømme en særdeles visjonær, engasjerende og grundig gjennomarbeidet forslag til kommunedelplan. Vi vil også takke for den åpenhet man har hatt i arbeidet med utarbeidelse av planen og setter stor pris på et godt samarbeid med Stavanger kommune i forbindelse med Rogaland Teaters Sceneskifte.	Tas til orientering.

241.			Rogaland Teater opplever dagens fysiske plassering i Kannikområdet som lite gunstig for et moderne teaterhus hvor åpenhet og en lav terskel bør være stikkord. Det er så godt som ingen urban opplevelse i området, dette på tross av at det ligger kun få hundre meter fra selve sentrumskjernen. Sentralitet, synlighet og relevante naboforhold er derfor høyt prioriterte egenskaper som en fremtidig plassering av et nytt teaterhus bør inneholde. <i>Merknaden inneholder videre beskrivelse av hvordan et moderne teater i sentrum bør/ kan fungere.</i>	Tas til orientering.
242.			Av de fem lokaliseringalternativene som er utarbeidet gjennom de innledende studier som Stavanger kommune og Rogaland Teater i samarbeid har utført, er teatrets vurdering at Bekhuskaien er den best egnede tomten. Jorenholmen skårer høyere på kapasitet og byutviklingsperspektivet på teatrets egen vekting enn resultatet som er beskrevet i planforslaget, men ellers er kommunens vurdering sammenlignbare med teatrets. Rogaland Teater er enig i rådmannens forslag om at både Bekhuskaien og Stavanger stasjon disponeres til større offentlige program og tas med videre i prosessen, slik at man har et null alternativ (dagens plassering), samt to alternativ i videre utredninger. Rogaland Teater ser derfor for seg at kommunedelplanen for sentrum videre analyserer de to forskjellige tomtealternativene med tilhørende volum og arealdisponering. Det er også sentralt at man utarbeider en sammenligning av tomteopparbeidseskostnader og kostnader ved grunninnløsning. Rogaland Teater ønsker i samarbeid med Stavanger kommune å utrede forholdene på tomtene for å kunne nærme seg en avklaring og beslutning av fremtidig plassering. Disse utredningene samt det igangværende KVVU-arbeidet vil være et godt supplement til planutkastet som nå foreligger. I planbestemmelsen punkt A1 Bekhuskaien og E5 Stavanger stasjon ønsker Rogaland Teater at det tilføyes at det i områdene kan oppføres nybygg av et teaterhus.	Bekhuskaien A1 er opprettholdt som mulig lokalisering av nytt teaterbygg.

			<i>Merknaden henviser mer detaljert til pågående arbeid med KVV</i>	
243.		E4	Vedrørende område E4 Museum Stavanger (MUST)/Rogaland Teater, er teatret positive til at «KDP Stavanger sentrum ønsker å bidra til at hele dette området gis best mulig rammevilkår for realisering av et attraktivt og bærekraftig program». Det er i denne sammenheng viktig å få beskrevet hvilke bestemmelser som gjelder for teatrets eksisterende plassering i område E4 med tanke på fremtidig alternativ benyttelse av eksisterende lokaler.	Tas til orientering. E4 er endret til sentrumsformål. Eksisterende bygningsmasse ved dagens teater foreslås regulert til bevaring.
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
244.	Plank Arkitekter as på vegne av Castillo AS / Kvitsøygata 19 11/12419-125	Bymessig utvikling av Stavanger Øst (D20 og D21) - %BRA	Eiendommene (D20 og D21) ligger sentralt i krysset Kulturaksen/Sentrumsaksen og huser i dag bla. kreative næringer, restaurant, treningssenter, samt annen kontorrettet virksomhet. Lokalisering og funksjoner har vært viktig for å tiltrekke annen næringsaktivitet til Stavanger Øst. Det meste av utbyggingen i Stavanger Øst til nå har i hovedsak dreiet seg om boligprosjekter. Bydelen trenger mer næringseiendom med bymessige funksjoner og kvaliteter hvis man skal få en god miks og oppnå de mål som fremgår av Sentrumsplanen. En videre utvikling av eiendommene kan utløse mer enn 8.000 kvm nye næringslokaler og bringe totalen for de 2 eiendommene opp i over 15.000 kvm. Samlet tillater dagens arealer ca. 300 arbeidsplasser, og kan med en større TU, som gjør prosjektet økonomisk gjennomførbart, økes til ca. 800 arbeidsplasser, med tomteutnyttelse 350 % <i>Uttalelsen inneholder mer detaljerte begrunnelser for økt utnyttelse og henviser til en mulighetsstudie.</i>	Kommuneplanens glideskala er justert. Planen angir blant annet minimumskrav for næring i nye prosjekter.
245.		Kollektivtilbud	En attraktiv bydel har en god infrastruktur. For å sikre dette i Stavanger Øst må en utvidelse av kollektivtilbud vektlegges. Det foreslås en kollektiv sløyfe med hyppige avganger gjennom området, som forbinder dagens sentrum, Stavanger Jernbanestasjon og Paradisstasjon med hverandre.	Ruteplanlegging av kollektivtilbudet ligger utenfor den juridiske planens virkeområde, men kan/bør følges opp som del av virkemidlene utenfor plan- og bygningsloven. Rykfylkegata sikres som bussgate i planen.

246.		Parkering	God infrastruktur oppnås ikke med kollektiv transport alene. Beboere og arbeidstakere i området må forventes i stor grad å bruke egen bil og en positiv utvikling av Stavanger Øst vil være avhengig av god parkeringsdekning. For å begrense biltrafikken i sentrumsområdet anses en løsning med offentlig parkeringsanlegg, i tilknytting til Haugesundsgata, kombinert med privat parkering på egne tomter å være mest optimal. Det ønskes økt fokus på offentlige parkeringstilbud i Stavanger Øst. P8 som er skissert i sentrumsplanen antas å ligge for langt fremme i tid og synes i tillegg å være for lite. Vi foreslår at Stavanger Kommune og Stavanger Parkering gjenopptar dialogen med Kruse Smith om å få bygget et fremtidsrettet offentlig parkeringsanlegg på Tinnfabrikk-tomten. Attraktive næringsområder må ha parkering i umiddelbar nærhet for kunder og medarbeidere, og det foreslås å tillate god parkeringsdekning på egen tomt. Det kan evt. kreves skjermet eller plassert i kjelleretasje.	Parkeringsbestemmelsene er omarbeidet. Det kreves parkering etter en justert p-norm i Stavanger øst. Andel av nye anlegg skal være offentlig tilgjengelig.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
247.	Stavanger Museum 11/12419-126		Det er utarbeidet en svært god og fremtidsrettet Kommunedelplan for Stavanger sentrum.	Tas til orientering.
248.		Hovedmål	Spesielt vil vi trekke frem at bevisstheten om Stavangers historiske identitet har en tydelig signatur i planen som i stor grad bygger på den historiske byens premisser. Fra museets rolle som forvalter av byens kulturarv er det derfor svært gledelig at det settes fokus på å ivareta Stavangers historiske identitet som middelalderby, sjøfartsby og som industriby og trehusby, samtidig som den åpner opp for nye utviklingsmuligheter.	Tas til orientering.
249.		Samarbeid	Flere steder i planen blir det vist til konstruktivt og virkningsfullt samarbeid mellom Stavanger Sentrum as, offentlig og privat virksomhet noe vi mener er svært viktig for å få et aktivt sentrum på både dag- og kveldstid. På side 16, pkt 3.2 under andre kulepunkt 2 står; "får til en samhandling mellom ulike aktører som utnytter både offentlige og private virksomhetsområder, resurser, kompetanse, mandat og roller".	Nr. 7 er endret til å gjelde arrangementer, dvs uavhengig om de er midlertidige eller faste. Nr. 9 omfatter all publikumsrettet aktivitet

			Vi foreslår her et nytt kulepunkt – ”vi må bli bedre på samordning av aktiviteter”. Gjennom samordning av aktiviteter og kommunikasjon av disse til publikum, vil vi sammen skape økt liv og røre i byen. Planen identifiserer 14 strategiske virkemidler, som vurderes å ha størst positiv betydning for å styrke Stavanger sentrum. MUST foreslår at følgende punkter på s 17 endres til: Nr 7– benytte både midlertidige arrangementer og faste årlige arrangement mer aktivt som byutviklingsgrep. Nr 9 - samordne åpningstider og service innen handel og kultur.	
250.		Havne-landskapet / Blå promenade	På side 23 under 1. «Tilrettelegging for bebyggelse for betydelig byomforming på Holmen» står det i første avsnitt ...”Blå promenade har gitt havnefronten et estetisk løft, men tilfører i seg selv lite aktivitet» Her må en ikke glemme at det å se på havnelivet med alle typer arbeids båter og fritidsbåter som ligger til kai er i seg selv en aktivitet/severdighet som mange mennesker setter pris på å beskue. Kveldsturer langs havnen for byens innbyggere er vanlig. Havnelivet i en havneby som Stavanger er svært viktig for trivselen. Her skal en ha mulighet til også å kunne fiske, eller sette seg på en benk og beskue båter og havnelivet. I havnen kan det utvikles både maritime aktiviteter og informasjon om historien til Stavanger havn gjennom tidene og det kan settes opp kikkerter der en kan se utover havnelandskapet og få digital orientering om stedene rundt havnebassenget, og i det kulturhistoriske havnelandskapet. Dette vil gjøre hele havnefronten fra konserthuset og til Bekhuskaien attraktivt for beboere og besøkende. Det er viktig å verne om kaiene. Stavanger vil også i framtiden være en viktig sjøfartsby og det må alltid være plass for alle typer båter, enten det er arbeidsbåter eller fritidsbåter. Næringen i havet kommer til å være viktig langt inn i framtiden, og god kaiplass vitner om en rik og levende by. I planen er det for øvrig foreslått utfylling for å utvide havnearealet. Stavanger har lange tradisjoner som sjøfartsby med rike forekomster av funn i havnen som ligger urørt og godt bevart. Ved utfylling av masse eller peling vil dette materialet bli ødelagt. En utgravning av området vil bli svært omfattende. En annen	Tas til orientering. Det er gjennomført marinarkeologiske forundersøkelser av sjøbunnen innenfor utfyllingsområdene, for å få klarlagt konsekvensene og konfliktgrad.

			konsekvens av utfylling er at løpet blir for trangt for større fartøyer. Dette kan medføre for lite vann, der konsekvensen vil være at fartøyene vil påvirke strømming og lokal vannstand som igjen kan påvirke kulturhistorisk materiale i sjøen, samt medføre vanskelige manøvreringsforhold for større båter.	Manøvreringsrom og farled er, i dialog med Stavanger Interkommunale havn, vurdert av lostjenesten og vist løsning er vurdert som akseptabel, inkl. sikringsavstand ved passering av skip i leden.
251.		Gangbro over Vågen A6	MUST vil fraråde å etablere en gang- og sykkelbro fra Holmen til Bjergsted (s.29) Dette vil kunne skape en død indre havn i Vågen på sikt. Dersom en stenger havnen med en bro kan ikke større båter ligge på innsiden. Vi mener at folk skal gå rundt Vågen og båter må kunne komme og gå fritt inn og ut av Vågen. For Stavanger maritime museum ville det være svært uheldig å miste det naturlige livet i Vågen, på land og til vanns som endrer seg gjennom årstidene. Dette livet bruker vi aktiv i undervisningen. Her har vi Byskipet Rogaland som vi har et godt samarbeid med og som vi bruker aktivt. Når barnehagebarn kommer til museet har vi opplegg både på museet og i Rogaland. I tillegg har vi Wyvern og Anna af Sand som kommer og går inn til museet. Vi er i ferd med å bygge opp en attraksjon i Strandgt på Stavanger maritime museum. Med en gangbro ytterst ute i havnen vil vi miste mange besøkende og Strandgaten vil bli en blindtarm. En slik bro er bygget i Mandal, der er indre havn blitt tom for liv. I Mandal skulle broen åpnes hver time, dette fungere ikke og havnen er dessverre tilnærmet uten liv i dag.	Bro over Vågen utgår.
252.		Etablere areal som kan huse større offentlige program	For MUST som nylig har vedtatt «strategiplan for fornying av bygg og anlegg 2014-2025», er det spesielt viktig at det i planen trekkes frem og legges til rette for at MUST er i gang med et omfattende arbeid for å videreutvikle sine anlegg i Musegata 16, den såkalte «Museumparkvisjonen». s.37 MUST har et stort behov for investering i nye museumsbygg fremover. Museet forvalter i dag en stor bygningsmasse som det krever kompetanse og økonomiske ressurser til å ivareta. MUST er et av få konsoliderte museer i Norge som dekker alle de tre fagfeltene naturhistorie, kulturhistorie og kunsthistorie. Flere av museets anlegg preges av omfattende slitasje og manglende funksjonalitet både i forhold til gjennomføring av	I bearbeidingen av delområde E4 inngår arbeidet med utvikling av museet som omtalt.

			museets oppgaver og universell tilgjengelighet. Nye mulighetsstudier fra Snøhetta og Alliance arkitekter viser områdets potensiale og vil gi viktige innspill til realisering av arkitektkonkurranse og et bærekraftig program for utvikling av museumsparken og tilhørende bygg. Det er derfor svært positivt at framtidig grønnstruktur, gangforbindelser og utbyggingsfelt, samt sikring av formål for offentlig tjenesteyting i planen legges opp til styrke MUST sitt behov for utvikling. Det åpnes for et nybygg på museets eiendom i Musegata, byggegrenser skal avklares i detaljreguleringsplan.	
253.		Gang- og sykkelbro over Lagård	Det vises også til en ny gang og sykkelbro mellom Storhaugplatået og museet/Våland som vil kunne bidra til å styrke tilknytningen til museet.	Broen er videreført i dette planforslaget.
254.		'Akropolis' E3 og E4	Museum Stavanger, Arkeologisk museum/UiS sammen med Rogaland Teater er, og vil også i framtiden være sterke bidragsytere til levende kulturformidling på Våland. Parken utenfor Rogaland fylkeskommune bør utvikles til en arena for aktiviteter i regi av de nærliggende kulturinstitusjoner. Dette området på Våland har stort potensiale til å utvikles til et svært attraktivt område for Stavanger og Museet bør bli en miljøgate der folk kan bevege seg trygt mellom institusjonene.	Tas til orientering.
255.		Nye og eksisterende byrom	MUST er i gang med gjennomføring av arkitektkonkurranse for nytt Norsk grafisk museum samlokalisert med Norsk hermetikkmuseum i gamle Stavanger. Resultatet av arkitektkonkurransen vil offentliggjøres i mars. «Museumsparkvisjonen» og nytt grafisk museum i gamle Stavanger vil skape og vitalisere eksisterende og nye byrom som oppholdssted for aktivitet og rekreasjon, både for beboere og besøkende. Gjennom disse grepene bidrar museet til å etablere nye og styrke eksisterende byrom. MUST anmoder om at museets rolle i sentrumsutviklingen tydeliggjøres på bakgrunn av dette i planen. (s.37)	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
256.	Base Property 11/12419-127	Generelt	Den publiserte sentrumsplanen er et godt utgangspunkt for revitalisering av Stavanger Sentrum.	Tas til orientering.

257.		Gangbro over Vågen, A6	Ideen om å bygge en bro over Vågen mener vi er meget god. Vi ser at den hovedsakelig vil bidra positivt til å redusere avstanden mellom øst- og vestsiden av havnen. Dette vil blant annet få betydning for Bjergsted-området hvor vi skal bygge hotell. Vi vil derimot anbefale at broen legges lenger ut, fra parken nord for Galleri Sult og til p- plassen sør for Hall Toll. Dette kan gi følgende positive effekter: • Cruiseturistene som nå flyttes til vestsiden vil få kort avstand til gamle Stavanger. • Broen legges til den nye parken som blir inngangen til Gamle Stavanger. • Parkeringen ved Konserthuset kan bli betydelig bedre utnyttet for besøkende til sentrum. • Knytte Bjergsted enda nærmere sentrum. • Utvide den indre havnen for veteranbåter og småbåter. • Færre cruisebåter på vestre side gir mulighet for flere småbåter og veteranbåter gir en koseligere havn. • Siktlinjene fra Valbergstårnet mot gamle stavanger hindres i dag av cruisebåter, men ved å flytte broen nordover til siktlinjene opprettholdes.	Bro over Vågen utgår.
258.		Vestre havn, A7	Dette området vil bidra positivt til både å binde Bjergsted nærmere sentrum, og øke antall kontorarbeidsplasser i sentrum hvis det reguleres på riktig måte. Vi anser tomten som meget attraktiv og vil anbefale følgende grep: • Servicefunksjoner i 1 etasje og kontorer i etasjene over. • Høyest mulig utnyttelse av tomten. Dette vil kunne styrke publikumsgrunnlaget for eksisterende og kommende restauranter i området, og gi bedre utnyttelse av infrastruktur som parkeringen i konserthuset. • Fremtidig bygg bør bli et signalbygg, gjerne med en arkitektkonkurranse. • Parken utvikles som en inngangsportal til Gamle Stavanger. • Restaurant eller cafe i sør ved galleri Sult. Dette er et tilbud som mangler på veien fra sentrum til Bjergsted, og vil kunne forkorte den mentale avstanden til Bjergstedparken.	Plangrep i Vestre havn er justert i dette planforslaget.

259.		Holmen, A4	Dette området mener vi kan være det beste for ny etablering av kontorer i Stavanger sentrum. Det gjelder spesielt utfyllingen nord for DSD bygget. Her vil vi anbefale følgende grep: • Regulere den nye tomten til kontor og delvis bolig. • Høy utnyttelse med gode muligheter for å bygge høyt. • Viktig bidrag med nye arbeidsplasser for å styrke handel og næring på dagtid i sentrum. • Gangavstand fra togstasjonen gjennom et levende sentrum. • Nærhet til parkeringsanlegg.	Tas til orientering og videreført i planforslaget.
260.		Nytorget	Dette området vil være viktig for å revitalisere Nytorget og området rundt det planlagte nye tinghuset. Med riktig regulering og utnyttelse kan denne tomten fungere som inngangsporten til sentrum fra øst. Siden vi er eier av tomten Pedersgt 9-13 som ligger i felt C12 ønsker vi å være mer konkrete på denne eiendommen. <i>Merknaden inneholder en rekke konkrete betraktninger og innspill.</i>	Bestemmelsesområde C11 er videreført i planen og angir rammer for videre utvikling av tomten. Det er rekkefølgekrav som knytter feltet til byrommet Nytorget.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
261.	Dimensjon Rådgeving på vegne av Byfjordparken 11/12419-128	Utvidelse av plangrense mot nord og havne-bassenget	Det foreslås en utvidelse av arealdelen for sentrumsplanen som i tillegg til en akse mot nord inkluderer byøyene og boligområdene mot sjøen i østre bydel. Innspillet innebærer følgende endringer i forhold til foreslått sentrumsplan: • En ny tydelig akse mot nord som kjennetegnes av transformasjonsområder, kulturvirksomhet og grønne parkdrag • Transformasjon av bebyggelsen vest for Løkkeveien til høyere utnyttelse • Tilrettelegging for ny kollektivakse i Løkkeveien (enveiskjørt for bil) og i Tastagaten • Knytte byøyene tettere til sentrum	Plangrensen er i hovedsak opprettholdt. Planarbeidet er konsentrert om å gi byutviklingsmessige avklaringer for sentrumskjernen og kjerneområdet for Stavanger øst. Planområdet er noe utvidet i Stavanger øst av hensyn til å angi hensynssoner for flomvern.

			Utfordringen for området vil være at det primært blir et tett befolket boligområde uten den ønskelige tilvekst av møtesteder for rekreasjon, kultur og uteliv. Forslaget innebærer følgende potensielle gevinster: • Området blir det tydelige kultursenteret i sentrum med økt attraktivitet for nye kulturaktiviteter og møtesteder • Området blir gjennom alle kontorarbeidsplassene aktivisert på dagtid og gir sammen med befolkningsgrunnlaget grunnlag for et mangfoldig servicetilbud Nye satsinger på skulpturpark, skøytebaner, friluftsteater eller tilsvarende gir attraktivitet som urbane rekreasjonsområder for befolkningen • Gode grøntdrag, kollektivakser og promenade langs sjøen gir gode forbindelseslinjer • inn mot sentrum for myke trafikanter og gir et positivt samspill med sentrumskjernen • Mange arbeidsplasser gir et grunnlag for en høyverdig kollektivakse. • Tilrettelegging for sentrumsfunksjoner gir verdiøkning på eiendommer og økt potensiale for transformasjon og høyere utnyttelse. <i>Merknaden inneholder mer inngående argumentasjon / begrunnelse for forslagene, samt en rekke illustrasjoner.</i>	
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
262.	Norsk Oljemuseum 11/12419-129	Holmen / Norsk Olje-museum	Den framlagte, foreløpige planbeskrivelsen for Holmen-området berører i sterk grad omgivelsene til Norsk Oljemuseum. Dette gjelder både de arealmessige utvidelsene i museets nærhet og introduksjonen av en bystrand tett inn mot museumsanlegget. Planen ble drøftet i museets styremøte 03.12.2014. Styret ønsker å gi uttrykk for at planen inneholder mange konstruktive elementer for framtidig utvikling av Stavanger sentrum. Vi ønsker imidlertid å kommentere planforslaget med utgangspunkt i ideene bak museets arkitektoniske utforming og den posisjonen anlegget har i byen	Utfylling på Holmen er et svært sentralt grep i planen og vil få positiv ringvirkning for aktivitet på hele sentrumshalvøya. Grøntområdet G4 er justert bl.a. slik at havnebassenget nord for Oljemuseet er utvidet og bystrand flyttet til vågen mellom Kjeringsholmen og Jorenholmen.

			i dag. Styret er også kjent med at museumsbyggets arkitekter Morten Løvseth og Ivar Lunde vil avgi en selvstendig uttalelse til planforslaget. Norsk Oljemuseum har udiskutable, arkitektoniske kvaliteter som gjør anlegget til et signalbygg for byen og en attraksjon for både regionens befolkning og tilreisende turister som besøker Stavanger-regionen. Byggets arkitektoniske utforming er tuftet på ideen om en industri som er vendt mot havet. Deler av bygget er plassert ute i sjøen for å symbolisere dette. Denne illusjonen fungerer svært godt og er et av de viktigste kjennemerkene ved anlegget. Vi tør å hevde at oljemuseet er blitt et nasjonalt og internasjonalt kjent profilbygg for Stavanger. Slik vi oppfatter den foreløpige planbeskrivelsen vil de foreslåtte utfyllingene, med tilhørende bebyggelse, føre til at museumsbygningen i stor grad mister kontakten med sjøen. Det vil innebære at museets «offshorefasade» mot vest blir bygget inne i en lukket lagune med tilhørende bystrand. En slik utforming av museets nærområde vil komme i konflikt med anleggets arkitektoniske kvaliteter. Fra museets side vil vi be om at den framtidige utviklingen av Holmen-området tar spesielt hensyn til den grunntanken som ligger bak etableringen av Norsk Oljemuseum – og at det ikke gjennomføres tiltak som kan føre til en svekkelse av den kvaliteten som ligger i samspillet mellom museumsbygningen og sjøen.	
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
263.	Urban Sjøfront as 11/12419-130	Overordnet / generelt	Det må innledningsvis påpekes at arbeidet med Kommunedelplan for Stavanger sentrum i sin helhet oppfattes som gjennomarbeidet, der mange viktige og nødvendige grep er gjort både knyttet til prosess og resultat. Dette gjelder spesielt utvidelsen av sentrumsgrensen, anerkjennelsen at plan – og bygningsloven bare sikrer en brøkdel av den nødvendige utviklingen av et sentrum, sikringen av ny store utbyggingsområder og uteområder, samt at man fokuserer på	Tas til orientering.

			omorganisering av funksjoner som ikke fungerer godt nok i sentrum og kommunen.	
264.		Gjennomføring	De to overordnede planene for Urban Sjøfront området (1901, 1785) er rundt 10 år gamle. Det er fortsatt langt fra hele området som er utviklet. En av hovedutfordringene er å få utviklet industrien. Det er utfordrende knyttet til det økonomiske aspektet, men også å diskutere alternative lokaliseringer for eksisterende industri. Det finnes få/ingen aktuelle områder igjen innenfor kommunegrensen hvor industrien kan flytte. Urban Sjøfront oppfordrer til å ta tak i dette på det regionale nivået for å finne løsninger i fellesskap. Urban Sjøfront vil derfor fremheve at planlagte formål i planen også må sikres ifht. gjennomføring. Det må også ses mer helhetlig på sammenkoblingen av de ulike utviklingsområdene og mobilitetsmønsteret knyttet til utviklingen. Urban Sjøfront ser på sammenkoblingen av det fremtidige utvidede sentrum som et av hovedpunktene som bør legges en større innsats i å få bedret for å lykkes med et fremtidig samlet sentrum. Det oppfordres til å etablere et tettere offentlig-privat samarbeid hvor det arbeides med å finne gjennomførbare løsninger i områdene som skal utvikles for å sikre at man får den ønskede positive utviklingen.	Tas til orientering og kan/bør følges opp som del av virkemidlene utenfor plan- og bygningsloven.
265.			Urban Sjøfront ser helt klart verdien i å tenke plandokumentet mer som et strategidokument fremfor detaljstyring av utviklingsområdene. Temaer som f.eks. mobilitet, grep knyttet til programmering/formål og utnyttelse burde ses mer helhetlig på, og vurderes utifra mer overordnede strategier og visjoner, slik at ikke plandokumentet virker hemmende på positiv utvikling, det må selvsagt på samme tid sikres at ikke mer fleksibilitet gir en uønsket utvikling i enkelt områder	Tas til orientering.
266.		Mobilitet	For å sikre en bærekraftig bydel og sentrumsområde krever det et sammenhengende fokus på mobilitet. Trafikkmønsteret knyttet til parkering og utbygging, etablering av bilpool ordninger, sykkeltrasèer koblet til stasjoner med utleie av bysykler, gåruter med opplevelsesrike og trygge omgivelser, og kollektivtilbud må ses på i en større sammenheng. I Urban	Mobilitet er behandlet mer inngående i dette planforslaget. Ruteplanlegging av kollektivtilbudet ligger utenfor den juridiske planens virkeområde, men kan/bør følges opp som del av virkemidlene utenfor plan- og bygningsloven.

			Sjøfront området foregår det en omfattende utbygging av nye boliger og også nye konsentrasjoner av næringsaktivitet. Urban Sjøfront ser kritisk på at det ikke er mer fokus på å bedre tilgjengeligheten og da spesielt kollektivtilbudet til østre bydel, i Kommuneplanen for Stavanger kommune og Kommunedelplanen for Stavanger sentrum legges det ikke opp til noe spesiell forbedring av dette. Det er flere store prosjekter som er under planlegging og oppføring som vil medføre ca. 1900 nye boliger og 13 200 m2 nye næringsarealer og forretninger i løpet av de nærmeste årene. Det skjer også en transformasjon innvendig i bygningene der flere bygg blir tilpasset mer arbeidsplassintensive virksomheter, i tillegg til at det planlegges mer publikumsrettede virksomheter i feks Badehusgata 33-37, flere butikker og en stor mathall i Ryfylkegata som sammenlagt vil føre til økning i trafikken. Utbyggere har også meldt at de sliter med å leie ut næringslokaler blant annet fordi det er et dårlig kollektivtilbud. Dersom næringsaktivitet skal sikres må busstilbudet bedres. <i>Merknaden inneholder et forslag til kollektivtrase</i>	
267.		Helhetlig parkerings-plan	Det foreslås en detaljert plan for parkering innenfor sentrumsavgrensingen, hvor det beskrives detaljert parkeringsdekning og plasseringer. Slik utviklingen er nå planlegges det kun parkering til hver enkelt prosjekt. Det har vært en lang prosess hvor det er forsøkt å finne en løsning som skaper felles investeringsvilje både fra det private og det offentlige i regi av Urban Sjøfront, men dette er det ikke lyktes med. Det bør derfor arbeides med løsninger på gjennomføring dersom det skal kunne sikres off. p-anlegg. Urban Sjøfront ser derfor spesielt at foreslått P7 virker noe urealistisk å få gjennomført, P8 har også etter vår vurdering et lavt antall p-plasser foreslått med tanke på at dette er det eneste store mulige arealet igjen til å sikre off. p-anlegg i øst som ligger langs hovedtraséen. Rundt anlegg P7 ligger det allerede planer for utbyggingsområdene. Det vil si at det ikke vil være arealer igjen. Det er kritisk dersom det ikke sikres noen felles parkeringsanlegg for besøkende i bydelen, spesielt sett i sammenheng med at det heller ikke legges opp til en hard	Tidligere løsning med uttømmende angivelse av felles parkeringsanlegg i hele planområdet er vurdert som for komplisert å gjennomføre og ville sannsynligvis medført vesentlige begrensninger for ny byutvikling. Planen legger derfor opp til en løsning i tråd med kommuneplanen, men med kriterier for lokalisering. En andel av nye anlegg skal være offentlig tilgjengelig.

			satsing på kollektivtilbudet. Det må også arbeides med rammene for frikjøpsordninger, da spesielt for eksisterende bebyggelse, og bebyggelse som ligger utfordrende til knyttet til flomsikring og graving etc.	
268.		Kollektiv-tilbud	Det er helt nødvendig å øke hyppigheten på bussavgangene mot sør, øke tilgjengeligheten, samt å utvide tilbudet også internt i sentrum (mot paradisstasjon og sentrumskjernen). Et viktig grep som burde prioriteres er å knytte Storhaug sammen med Paradis stasjon for alle reisende til Paradis og sørover i kommunen og regionen. For alle reisende med tog er Paradis nærmere enn sentrum, og for de som reiser langs hovedkollektivtraséen er det en omvei å ta buss til jernbanestasjonen først. En rute som gikk i sirkel mellom sentrum, inn gjennom Badedammen, forbi de største arbeidsplassene som er i Badehusgata, på BI, konsentrasjonen av småbedrifter rundt Lervigstunet og de nye boligprosjektene til Paradis kan være et viktig grep for å skape en bærekraftig bydel.	Ruteplanlegging av kollektivtilbudet ligger utenfor den juridiske planens virkeområde, men kan/bør følges opp som del av virkemidlene utenfor plan- og bygningsloven.
269.		Koblingen Spilderhaug - sentrum	Det er positivt at flere eiendommer i området Spilderhaug/ Pedersgata/ Nedre og Øvre Banegate er foreslått omgjort til sentrumsformål. Dette området er det viktigste bindeleddet mellom Stavanger sentrum og Østre bydel, men koblingen fungerer dårlig slik det er i dag, og omdisponeringen av disse eiendommene vil ikke være tilstrekkelig for å få koblingen til å fungere bedre. <i>Merknaden inneholder et omfattende materiale med detaljering/argumentasjon og en rekke illustrasjoner.</i>	Tas til orientering. Sentrumsformål er videreført i planforslaget i tillegg til ny gjennomgang av gang- og sykkeltraseer. Øvrige nødvendige løsninger kan følges opp av som del av virkemidlene utenfor plan- og bygningsloven.
270.		Utvidelse av plangrensen	Det er satt sammen en arbeidsgruppe for gnr. 52 bnr. 33 i Badedammen der det arbeides intensivt med å skape nytt liv i bygningene, gjennom å få et mer publikumsvennlig innhold. Det er dermed avgjørende at også disse byggene tas med i sentrumssonen, for å støtte disse tiltakene og tilrettelegge for aktiviteter som det er behov for i området. Urban Sjøfront foreslår at hele Badedammen unntatt siloområdet blir tatt med i sentrumsplanen for å sikre at dette området i fremtiden kan	52/33 inngår i revidert plan med kombinert formål.

			utvikle seg til å bli et mer urbant område med flere sentrumstilbud som et viktig område i sammenbindingen av den eksisterende sentrums kjernen, østre havn og øvrige deler av urban sjøfront området. Urban Sjøfront foreslår også å ta med siste del av utviklingsområdet rundt Tou Scene og Vannkanten. Det er allerede tegn på publikumsrettet aktivitet i 1 etasjer på Vannkanten i forbindelse med etablering av selskapet Innovation Dock, mens også dypvannskaien på Siriskjær i fremtiden har potensiale til å bli et svært attraktivt offentlig byrom med unike kvaliteter på sjøfronten. Det henvises til den sterke utviklingen som har skjedd bare det siste året, og varsles om at man ikke må tenke for kortsiktig i sentrumsavgrensningen ifht. hvor utviklingen skjer, og hvor sammenhengene bør sikres. <i>Forslag til utvidet plangrense er illustrert</i>	Plangrensen er ikke utvidet til å omfatte dette området. Planarbeidet er konsentrert om å gi byutviklingsmessige avklaringer rundt kjerneområdene for sentrum og innfartssonene.
271.		Midlertidige aktiviteter	Midlertidig aktivitet har etterhvert vist seg å være et særlig viktig verktøy for å skape byliv og aktivere uterommene i sentrum. Det skaper dynamikk, og gir en mer variert opplevelse for besøkende. Denne type midlertidig aktivitet er ikke i samme kategori som festivaler. Dette er mer eller mindre byfunksjoner eller enkle temporære transformasjoner av byrom som har en kort varighet på alt fra 1 uke til 1 år. Aktørene som ønsker å gjennomføre disse tiltakene er ofte små selskaper eller enkelt personer som vurderer å etablere en permanent virksomhet. Disse type tiltak er derfor også viktig å løfte frem for å sikre unike tilbud i sentrum, hvor lokale kvaliteter kommer frem som en motpol til større internasjonale kommersielle aktører. Urban Sjøfront investerte i 2014 i en serveringsvogn som lånes ut til denne type aktører for å generere mer liv i bydelen. Dette har vært svært vellykket, og blitt godt mottatt av aktører som ønsker å utføre aktiviteter. Men det har vært utfordringer rundt tillatelsene. For å tilrettelegge for midlertidige aktiviteter bør en vurdere disse sakene annerledes enn permanente	Tas til orientering og kan/bør følges opp som del av virkemidlene utenfor plan- og bygningsloven.

			bruksendringer og serveringsbevilgninger. Å ta i bruk en bygning midlertidig, eller lage en midlertidig restaurant krever månedsvis med planlegging og prosessen blir unødvendig kostbar, dette dreper mange initiativer. Det foreslås at det tas i bruk midlertidige serveringstillatelser og midlertidige bruksendringer for tiltak innenfor planområdet når disse har en tidsramme på mindre enn 12 måneder. Urban Sjøfront stiller gjerne på møte for å diskutere de krav som stilles som skaper størst problemer.	
272.			Det er ikke viet spesielt stor oppmerksomhet til fysiske grep knyttet til byrom i plandokumentet. Urban Sjøfront savner et særlig fokus på å sikre urbane uterom av god kvalitet i fremtiden. Byrom og urbane møteplasser bør vektlegges og prioriteres på samme måte som grøntstrukturen prioriteres for å sikre et livlig sentrumsområde å støtte opp omkring fremtidig næringsaktivitet med sentrumsformål. Uterommene i de nye boligprosjektene innenfor sentrumsavgrænsingen burde ha like stort fokus på å skape urbane uterom, som på lek og opphold for å skape et attraktivt sentrumsområde. <i>Merknaden inneholder et eget temakart, sikring av etablering av byrom.</i>	Bestemmelser for å styrke eksisterende og nye byrom er bearbeidet i dette planforslaget, men konkretisering vil likevel måtte foregå på neste plannivå.
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
273.	Arkitektfirma Helen & Hard as på vegne av Norwegian Property 11/12419-133	Utvidelse av planområde i Øst	Badehusgaten 33, 37 og 39 samt tilhørende utearealer grenser til sentrumsplanen. I dag består tomten av 3 bygg med til sammen omlag 24 000 m2 tilgjengelige kontorer. I tillegg kommer tilgrensende parkeringsplass for fremtidig utbygging. Vi mener hele dette området bør innlemmes i plan 129 K, Stavanger sentrum. <i>Merknaden inneholder en rekke momenter som underbygger begrunnelse for å innlemme området i KDP Stavanger sentrum</i>	Plangrensen er utvidet til å omfatte dette området.
274.		Helhetlig parkeringsplan	Rekkefølgekrav og parkering, punkt 1.3 og 1.5, sentrumsplanens bestemmelser: Planen legger opp til samling av parkering i fellesanlegg. Nærmeste parkeringsanlegg til angitt område er P7 som inngår i rekkefølgebestemmelse til	Tidligere løsning med uttømmende angivelse av felles parkeringsanlegg i hele planområdet er vurdert som for komplisert å gjennomføre og ville sannsynligvis medført vesentlige begrensninger for ny byutvikling. Planen legger

			delområdene D1-D10. Vi tenker intensjonen er god, men vi er usikre på hvordan løsningen tenkes utført i praksis. Hvem står som utbygger av anlegget og på hvilken tomt skal det stå? Hvordan sikres finansiering hvis enkelte områder ikke planlegges utviklet videre? Ref pkt 1.5: "Parkering kan ikke tas i bruk før utbyggingen som er dimensjonerende for antall plasser, er realisert.". Vi lurer på hvordan det for ulike byggetrinn skal sikres tilgjengelighet til parkeringen her hvor 10 delområder sammen utløser parkerings-anlegget. Må utbygging av parkeringsanlegget skje, helt eller trinnvis, før utvikling av prosjekter innenfor D1-D10, eller risikerer en at prosjekter står ferdig uten å kunne tilby parkering? Vi mener det er viktig at løsning gjennomgås og påvises. Løsning må ikke bli til hinder verken for realiserbarheten til prosjekter i området eller i forhold til parkeringsdekning ved trinnvis utbygging.	derfor opp til en løsning i tråd med kommuneplanen, men med kriterier for lokalisering. En andel av nye anlegg skal være offentlig tilgjengelig.
275.		Plankrav	2.1 Tiltak unntatt fra plankrav (pbl § 11.10, pkt 1). B Eksisterende bebyggelse innenfor delområdene kan gis midlertidig brukstillatelse til sentrumsformål også før ny plan er utarbeidet eller gjeldende plan justert. Tiltak i offentlig trafikkareal og midlertidig oppgradering av byrom, kan gjennomføres med grunnlag i gatebruksplaner. Vi mener pkt 2.1 er særdeles vesentlig for å sikre igangsetting og utvikling spesielt i dette og de omliggende områder. Nye sentrumsfunksjoner i eksisterende bygg som umiddelbart kan være med på å løfte områder og bidra til videre grunnlag for positiv urbanisering bør kunne iverksettes uten reguleringsprosesser. Vi mener dette også bør gjelde for torg/plasser, utomhusanlegg, sjøpromenade og båtplasser i form av godkjente utomhusplaner. Dette bør for utomhusanlegg ikke begrenses til kun midlertidige oppgraderinger. For å sikre at det tørres satse i særlig grad på den første viktige pionerutviklingen mener vi prosjekter bør kunne godkjennes helt, ikke underlegges midlertidig brukstillatelse. Det er særdeles viktig å fremme de første attraktive bymessige tiltak og ikke begrense kvaliteten på de	Bestemmelsen er opprettholdt, men er mer presist avgrenset slik at den fremmer bruksendringer til publikumsrettet aktivitet og ikke åpner for bruksendringer bort fra dette.

			ved å legge inn usikkerhet om videre brukstillatelser eller å angi midlertidighet.	
276.		Plankrav mot hovedgater og parker	Bestemmelser for planens delområder, 2.2, sentrumsplanens bestemmelser s 4: Vi mener at fasader mot parker bør tillates med funksjoner som f.eks mindre kontorer. Vi vil referere til området rundt Ostehuset Øst og parken her; de kreative kontorlokalene er med på å gi åpne fasader med liv på innsiden i gateløp som ikke nødvendigvis er attraktive for annen næring/andre sentrumsfunksjoner.	Bestemmelse opprettholdt. Unntak avklares gjennom reguleringsplan.
277.		Flomvern	Vi mener det er viktig at områdene rundt Svankevigå tas med i temakartet. Det er vesentlig for sentrumsutvikling her at større områder sees mer helhetlig på. Alle områdene rundt Svankevigå har i dag utfordring i forbindelse med flom grunnet beliggenhet på lav kote. Det bør sees på felles løsninger som også kan løse attraktivitet på gateplan og tilkomst/promenade langs sjø. Også her bør det vurderes bro som en del av flomvernet.	Området er tatt med i temakart og bestemmelser for flomvern.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
278.	Arkitektfirma Helen & Hard as 11/12419-134	Miljø / identitet	Trebruk bør fremmes i planbestemmelsen. Stavanger som hevdes å ha Europas største samling av trehus bør ikke bare konsentrere seg om ivaretagelse og tilbakeføring av trehusbyen, men også stase på innovasjon og utvidet trebruk. Dette vil styrke Stavanger som levende trehusby. Bygging i tre er miljøvennlig: produksjon av en kubikkmeter betong produserer 1700kg Co2 mens produksjon av en kubikkmeter tre produserer minus 950 kg Co2. Idag bygger entreprenører utelukket bygg over tre etasjer med betong og stål. Ved å kreve en satsning på trebruk vil sentrumsplanen vise til en intensjon om en fremtidsrettet mer miljøvennlig utbygging. Bruk av tre i konstruksjon og kledning må formuleres som et krav og ikke kun som en intensjon. Vi mener sentrumsplanen som retningsgivende for all utvikling i byen fremover må ta ansvar og vise vei for en satsning på miljø og nytt liv til trehusbyen.	Planen tar ikke detaljert stilling til materialbruk.
279.		Havnebassenget	Mener havnebassenget må behandles som det viktigste byrommet for Stavanger sentrum og utvikling av alle sjønære arealer må sees i lys av dette. Det har historisk sett vært det	KDP Stavanger sentrum har i denne omgang valgt å fokusere på dagens sentrum og de mest umiddelbare randsonene. Sjøtransporten som omtales ligger også

			samlende rommet der kommunikasjon/handel og transport mellom bydeler og andre byer foregikk. Historisk havnefront var også et prosjekt som grep fatt i dette og burde innlemmes. Hva om havnebassenget igjen ble et aktivt byrom med sentrumsfunksjoner langs sjøen og med shuttlebåt og brosystemer utviklet? Det er ikke bare mange arealer å vinne til byutvikling i en slikt grep, det også en grønn strategi. Istedenfor å lage bro over vågen kunne det lages bro for gående og syklende over til Hundvåg via Natvigs Minde og Engøy. Da løses transportutfordringer samtidig som sentrum styrkes som naturlig knutepunkt. Til slutt er dette er også en ny visjon for Stavanger sentrum som monner og som vil gjøre byen unik og attraktiv. Vi mener sentrumsplanen som retningsgivende for all utvikling i byen fremover bør ta med flere arealer langs havnebassenget (Sølyst, Natvigs Minde, Grasholmen, Engøy, Buøy, og kystlinjen fra konserthuset og ut til Kalhammeren) og at det bør utredes gang, sykkel og båt forbindelser i havnebassenget som en del av transportstrategien.	utenfor planens virkeområde, men tas med videre ifm samarbeidsprosjektet om virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
280.	Egenes Holding 11/12419-136	Generelt	Det er et tungt og godt arbeid som er lagt ned i arbeidet med sentrumsplanen, og vi er enige i de strategiske målene som er satt. Vi ønsker derfor svært gjerne å være i dialog med kommunen i det videre planarbeid, og håper at alle parter blir fornøyd med den endelige vedtatte plan.	Tas til orientering.
281.		Løkkeveien	Viser til at det i Løkkeveien er valgt ut områder for omforming B4-B9 og at det kun gjenstår to kvartaler langs Løkkeveien (mellom Brønnegata og Eiganesveien), som ikke blir tatt med i denne definisjonen. Mener det er svært lite hensiktsmessig, da intensjonene som er definert i de strategiske punktene i planen, ikke fullt ut blir gjennomført. Foreslå at alle fasadene langs Løkkeveien, altså at alle eiendommene langs denne, blir tatt med på plankartet (markert brun), slik som områdene B4-B9. Skal man unngå at noen få eiendommer blir stående igjen som gamle stygge sår i en ellers modernisert og revitalisert gate, bør en tillate mulighet til fornyelse for alle. Ønsker svært gjerne å	Som det framgår i planforslaget er det bevist valgt en strategisk balanse der deler av bebyggelsen tillates omformet, med mål om at dette skal gi et totalt løft til Løkkeveien som bygate og dermed også bedre forutsetninger for virksomheter i den gjenværende bebyggelsen som anbefales bevart og opprustet/tilbakeført.

			få modernisert egen eiendom (g.nr 58 br.nr. 687, Løkkeveien 40), gjerne i samarbeid med naboeiendommene – men da må også kommunen legge til rette for det.	
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
282.	Smedvig eiendom as 11/12419-138	Strategi	Planen går på en rekke punkt ut over de rammer Plan- og Bygningloven setter. Dette er etter Smedvig sin vurdering avgjørende for omsider å lykkes med utviklingen av Stavanger sentrum. Planen bør derfor fremstå som en strategi med tilhørende konkrete handlingsplaner for utvikling av nødvendig offentlige infrastruktur.	Tas til orientering.
283.		Ambisiøs, langsiktig og solid prosjekt-utvikling / Kapasitet og kontinuitet i utarbeiding og behandling av plan- og byggesaker	Utvikling av den bebygde byen er en sammensatt og omfattende oppgave. Smedvig mener at en suksessfull utvikling av den bebygde byen ikke kan gjøres innenfor dagens oppgaveorganisering i Stavanger kommune. Ovennevnte handlingsplaner bør derfor medføre opprettelsen av en dedikert tverrfaglig offentlig organisasjon/selskap med et offensivt mandat, tverrfaglig kompetanse og nødvendige ressurser for utbygging av den offentlige infrastrukturen. Med det offentlige som tilrettelegger og forskotterer av infrastruktur vil private aktører kunne påta seg å finansiere betydelige deler av disse tiltakene. Et nært samarbeid med langsiktige og utviklingsorienterte eiendomsaktører i et samspill med kommunen vil kunne tilføre planen nødvendig gjennomføringskraft. Dette er den strategi mange byer har valgt, og som vi mener Stavanger bør velge. Sentrumsplanen må legge til rette for rammer som gjør det lønnsomt å utvikle næringsbygg innenfor byens rammer og definerte kollektivløsninger/traseer. Næringsbygg som gir arbeidsplasser basert på disse valgene, og i nærheten av der folk allerede prefererer å bo, er den sikreste måten å revitalisere dagens bysentrum og samtidig redusere behovet for biltrafikk. Planen må planlegges med økonomiske rammer som medfører realisering av prosjekter. Dette innebærer en tidlig og nøye vurdering av økonomi opp mot planlagt utnyttelse. Det siste Stavanger sentrum nå trenger er en fin plan, men et mangelfullt realiseringspotensial.	Følges opp som del av samarbeidsprosjektet om virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.

284.		Lagårdsveien E6	Vi mener den foreliggende og overordnede planen inneholder overraskende spesifikke kommentarer om siktlinjer som har relevans for vårt prosjekt og prosjektets realiseringsmuligheter, og som vi dessuten finner å være svakt faglig fundert. Det illustrerer dessuten den byplanmessige tilnærmingen til utvikling av den bebygde byen og de tilhørende faglige, politiske og kommersielle utfordringer. <i>Merknaden inneholder utdypende beskrivelse m/ illustrasjoner for E6</i>	Planen angir med temakart at enkelte viktige siktlinjer skal sikres. Eventuelle andre siktlinjer vurderes på reguleringsnivå.
285.		Parkering	I Bjergstedområdet eier Smedvig et parkeringsanlegg i Smedvig Kvartalet med over 400 plasser. Smedvig vil være positiv til at dette anlegget kan gjøres offentlig tilgjengelig i en helhetsvurdering av parkeringsbehov og parkeringsløsninger i området.	Det vil være behov for den ledige kapasiteten i dette anlegget med det reviderte planforslaget for å dekke behov i framtidige utbygginger.
286.		Generelt	Avslutningsvis ønsker Smedvig å gi uttrykk for at vi er imponert over det grundige arbeidet som ligger bak det foreløpige forslag til kommunedelplan for Stavanger sentrum som nå foreligger. Vi vil uttrykke støtte til det videre arbeidet basert på den foreliggende plan.	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
287.	Stavanger sentrum as 11/12419-139	Generelt	Synes det er positivt å få en egen sentrumsplan som verktøy for fremtidig vekst og utvikling. Både helhetstenkningen og enkelttiltakene som ligger i planforslaget, viser forståelse og vilje til å tilrettelegge for økt aktivitet, mer næring og flere mennesker i sentrum gjennom hele døgnet. En inkluderende planprosess har bidratt til å synliggjøre både behovet og potensialet for et mer vitalt, lønnsomt og attraktivt Stavanger sentrum, samtidig som bred medvirkning blant annet gjennom etablering av arbeidsgrupper, har ført til god forankring tidlig i prosessen. Den inkluderende arbeidsprosessen vil vi trekke fram som særdeles positiv og rette honnør til politikere og administrasjonen for en slik tilnærming.	Tas til orientering.
288.		Hovedmål	Stavanger Sentrum AS er i hovedsak positiv til Sentrumsplanens visjonære og ambisiøse mål og strategi med tilhørende virkemidler. Planens hovedmålsetning sammenfaller med vår	Tas til orientering. Videreført i planforslaget.

			egen målsetting for Stavanger sentrum. Vi opplever at vi har en felles målsetting om økt kapasitet, innhold og tilgjengelighet.	
289.		Hovedgrep Kompakt by	Det er positivt at sentrumsplanens har som mål å utvikle et kompakt sentrum uten de dødpunktene vi har i dag.	Tas til orientering.
290.		Delmål - kapasitet	Sentrumsplanen behandler vekstkapasiteten i sentrum på en konkret måte ved å identifisere inntil 1 million m2. Det er også vist hvor i byen disse arealene kan etableres. Vi mener dette vil skape større forutsigbarhet og minske reguleringsusikkerhet for eksisterende og nye eiendomsaktører. Det er viktig at Sentrumsplanen definerer områder som kan huse nye bygg av betydelig størrelse. Det vil kunne tilføre større arealer for virksomheter som i dag ikke finner egnede lokaler i sentrum, og bidra til at flere og nye typer virksomheter flytter inn til sentrum. Tiltakene i planen vil tilføre nye arealer i områder som i dag er preget av lav aktivitet og lite innhold.	Tas til orientering. Videreført i planforslaget.
291.		Holmen	Den planlagte byomformingen på Holmen og grepet med utfylling i sjø vil revitalisere et område som i dag har lite aktivitet, samt gi etterlengtede arealer.	Tas til orientering. Videreført i planforslaget.
292.		Østre havn	Det samme gjelder den planlagte utviklingen av Østre Havn som frigjøres når Ryfast åpner. Dilemmaet er etter vårt syn at det må legges opp til høy arealutnyttelse i disse områdene samtidig som vi ønsker at forbindelsen mellom sjølinjen og sentrum ivaretas. Dette taler for at havnebassenget i helhet bør inkluderes i planen.	Tas til orientering. Forsøkt ivaretatt i planforslaget. Planområdet er noe utvidet ut i havnebassenget.
293.		Vestre havn / Bjergsted	Utvikling av Strandkaiaen mot Bjergsted slik den er foreslått, vil knytte denne delen av byen tettere til sentrum.	Tas til orientering, men forslaget er betydelig redusert i planforslaget.
294.		Bro over Vågen A6	En bro over Vågen vil knytte Holmen og Bjergsted sammen og legge grunnlaget for nye og tidsbesparende bevegelsesmønstre. Byer som har bygget bro i forbindelse med byutvikling har lyktes med å ta nye områder i bruk, blant annet i Trondheim hvor broen over til Solsiden har gitt nye vekstmuligheter for handel, restauranter og næring. Et spennende grep som styret har tro på, forutsatt at det får den rette utforming og funksjonalitet. En slik bro kan bli et varemerke for byen og et symbol på utvikling, slik tilfellet er i Drammen.	Gangbro over Vågen utgår.

295.			Det er likevel viktig at havnen fortsatt kan brukes til småbåthavn og andre aktiviteter i Vågen. Selv om dette innebærer at cruisebåtene må flyttes østover, vil de fortsatt befinne seg i sentrum nær samme attraksjoner og butikker som i dag. Flytting av cruisetrafikken vil også gi mer aktivitet på Holmen og i Østre havn, og bruk av de nyutviklede områdene når de kommer på plass. Resultatet vil bli et mer helhetlig og attraktivt sentrum.	Tas til orientering og er videreført i planforslaget.
296.		Klubbgata	Forslaget om ekstra etasjer på eksisterende bygg i Klubbegaten vil også tilføre arealer med attraktiv beliggenhet.	Tas til orientering og er videreført i planforslaget.
297.		Offentlig-privat samarbeid	Sentrumspanen legger opp til større grad av offentlig-privat sentrumssamarbeid. Dette er en praksis vi ser positivt på og som kan bidra til å redusere reguleringsusikkerheten. OPS er lite utprøvd og vi støtter rådmannens forslag om en egen utredning om hvordan et slikt samarbeid skal fungere i praksis. Et offentlig privat sentrumssamarbeid krever tillit mellom partene. Det er viktig å få en forventningsavklaring som sier noe om hva partene kan forvente av hverandre. Fremfor alt bør et slikt samarbeid føre til effektiv behandling av prosjekter i sentrum, og at både krav til kvalitet og lønnsomhet blir ivarettatt.	Følges opp som del av samarbeidsprosjektet om virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.
298.		Område-studier, overordnet betraktning	Når Sentrumspanen legges ut til 2. gangs høring, bør det konkretiseres hvor store volumer som kan bygges på de enkelte arealene. Dette er antakelig et av de viktigste grepene for å redusere dagens reguleringsusikkerhet.	Inngår i planforslaget til 2. gangs høring.
299.		Innhold	Det viktigste Sentrumspanen peker på når det gjelder innhold, er behovet for flere boliger og arbeidsplasser. De som jobber og/eller bor i sentrum står for en veldig stor andel av handelen. Dette innebærer at en større andel fastboende og flere arbeidsplasser vil generere økt handel og aktivitet. Det er viktig at det legges til rette for en hensiktsmessig miks av boliger, arbeidsplasser og handel slik at de ulike områdene har aktivitet større deler av uken eller døgnet. Det finnes i dag mange 2. og 3.etasjer som benyttes til kontor/forretningsformål med til dels høy ledighet. Dagens	Tas til orientering.

			krav om universell utforming er til hinder for ombygging til boligformål. Ved å lempe på kravet om universell utforming og omregulere disse arealene til boligformål, vil det kunne tilføres en markant og umiddelbar økning av antall sentrumslokaliserte boliger.	
300.		JA-kontor	Etablering av JA-kontor for rådgivning og bistand til private initiativ ønskes velkommen. Det kan også bli en ressurs og viktig samarbeidspartner for Stavanger Sentrum AS. Stavanger Sentrum AS ønsker å bidra til å etablere og styrke et offentlig-privat samarbeid. Det er viktig at det medfølger midler slik at samarbeidet har tilstrekkelige ressurser til å gi hjelp. Et JA-kontor som gir rask og effektiv bistand, vil føre til bedre og mindre ressurskrevende prosjekter.	Følges opp som del av samarbeidsprosjektet om virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.
301.		Styrket programmering	Programmering av bygg og etasjer til ulike formål er utvilsomt viktig for å styrke innholdet i sentrum. Likevel er det viktig at den grad av programmering som legges til grunn ikke er for rigid. Programmering bør også åpne for fleksible løsninger som kan endres etter behov. Fremtidige handels- og forretningskonsepter må også kunne få plass i sentrum selv om det skulle innebære at det etableres kontor i en 1. etasje. At det skal være aktivitet i 1. etasjene trenger ikke kun å være synonymt med handel i fremtiden. Det er viktig at Sentrumsplanen blir et fremtidsrettet redskap til byutvikling og ikke en hemsko sentrum noen år frem i tid. Planarbeidet må i så måte være basert på kunnskap og kompetanse på varehandel i et langsiktig perspektiv, og kunne tilpasses nye måter å drive handel eller annen virksomhet på.	Følges opp som del av samarbeidsprosjektet om virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.
302.		Parker og uterom	En god balanse mellom bebyggelse, offentlige byrom og grøntområder er viktig for at Stavanger skal være et attraktivt sted. Like viktig er det at grøntområdene har tiltrekningskraft slik at det ikke skapes nye steder som i altfor liten grad brukes. Her kan det være nærliggende å tenke på Torget og Parken som eksempler. Ved etablering av nye parkområder er det viktig at disse også får et innhold. Det kan være servicefunksjoner, hyggelige kiosker og kafeer, benker,	Arbeid med oppdatering av bykatalogen igangsatt. Følges også opp som del av samarbeidsprosjektet om virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.

			utsmykking og toaletter. Dette vil gi disse stedene tilleggskvaliteter og skape mer aktivitet.	
303.		Parkering – helhetlig plan	En bedre samordning og utnyttelse av parkeringstilbudet i byen er et velkomment initiativ. En bedre utnyttelse av parkeringsanleggene ved innfartsårene til sentrum vil bidra til mindre frustrasjon og unødvendig trafikk i sentrumskjernen. Like viktig som antall parkeringsplasser er beliggenhet og parkeringstid.	Tas til orientering.
304.		Parkering - Jorenholmen	Vi er tilfredse med at parkeringshuset på Jorenholmen beholdes og bygges på med en etasje. Dersom 1. etasje som i dag inneholder parkering, endres til andre formål, må det etter vårt syn være en forutsetning at parkeringshuset bygges på i høyden.	P-anlegget på Jorenholmen er i dette planforslaget erstattet med nytt anlegg på Fiskepiren.
305.		Parkering - korttid	Generelt bør parkeringstilbudet tilpasses ulike behov. Korttidsparkeringsplasser er viktige for å gi et tilbud til de som kun skal et raskt ærend. Andre parkeringsplasser på bakkeplan er også et viktig tilbud for en effektiv tur innom sentrum, enten det gjelder møter eller handel. Derfor foreslår Stavanger Sentrum AS at viktige korttidsparkeringsplasser ikke tas bort, og at parkeringsplasser som reguleres til andre formål får tilfredsstillende erstatningsplasser med god tilgjengelighet i forhold til butikker og servicetilbud.	Tas til orientering.
306.		Parkering - norm	Den planlagte P-normen på 0,5 per 100 kvm synes lav. Selv om den begrunnes med byer vi kan sammenligne oss med, er Stavangerregionen preget av at folk bor, arbeider og benytter kultur- og fritidsaktiviteter spredt utover flere bydeler. Det er dokumentert at mange ærend i sentrum skjer i forbindelse med andre ærend utenfor sentrum, og da er bil det foretrukne fremkomstmiddel. Mange som jobber i sentrum har barnehage og skole på steder som gjør det nødvendig å bruke bil til jobb. Det er derfor viktig at antallet parkeringsplasser er tilpasset kunder og ansatte i sentrum.	Løsning for parkering er vesentlig endret til en modell nærmere kommuneplanen.
307.		Fortetting langs innfartsårer	Det er positivt at det planlegges bymessig bebyggelse langs innfartsårene, gatene i randsonen, Stavanger stasjon og Kannik. På denne måten får vi et klarere definert sentrum med gode endepunkter.	Tas til orientering og er videreført i planforslaget.

308.		Parkering	Det er lagt stor vekt på kollektivtrafikk, sykkel og fotgjengere i sentrumsplanen. Stavanger sentrum trenger et radikalt forbedret kollektivtilbud med hyppige avganger. Byen trenger også et forbedret og trygt sykkelveinett. Samtidig vil Stavanger fortsatt ha biltrafikk som en viktig transportform inn til sentrum. Mange som skal handle i sentrum vil i stor grad fortsatt bruke bil. Det skal ikke de store innkjøpene til før det å sykle eller reise kollektivt blir uaktuelt. Parkering og atkomst med bil er også en av de store styrkene til kjøpesentrene. Det er viktig at sentrumsplanen ikke legger til rette for at kjøpesentrene får enda en fordel sentrum ikke har. Sentrum har ifølge Sentrumsplanen den laveste bilandelen på reiser med 46 %, mens bilandelen til Forus og Lura er på 76%. Både når det gjelder parkering og bilandel er det viktig å sammenligne oss med konkurrentene i regionen.	Planen definerer et hovedveinett der fremkommelighet for ordinær biltrafikk prioriteres. Av hensyn til overordnede mål om nullvekst i personbiltrafikken, er parkeringsdekningen redusert sammenlignet med tidligere plan.
309.		Bil-tilgjengelighet	Stavanger Sentrum AS er skeptiske til prioriteringen av kollektivtransport i innfartsårer som Løkkeveien og Madlaveien/Kannik. Utvidelse av kollektivfeltet i Kannik, på bekostning av kun ett kjørefelt for biltrafikk, er basert på at vi vil få en reduksjon i biltrafikken etter Hundvåg-tunnelen. Samtidig skal Stavanger tilføres betydelig vekst i perioden frem til 2030. Hvordan trafikkmengden i dette regnestykket blir netto, bør dokumenteres bedre før disse tiltakene vedtas. Redusert fremkommelighet for biltrafikk vil også kunne gjøre det mindre attraktivt å bygge langs disse strekningene. Selv om det skal tilrettelegges for sentrumsrettet biltrafikk, synes det svakt dokumentert at tiltakene har den ønskede effekt. Dersom Klubbegaten kun skal ha kollektivtransport, må et slik forslag forankres i dokumenterte planer for kompenserende tiltak for trafikkavvikling. Hvis tiltaket fører til økt trafikkbelastning i havneringen og Storhaug-tunnelen, kan dette gjøre sentrum mindre attraktivt, og gjøre de områdene som planen søker å revitalisere mindre tilgjengelige (Holmen og Østre Havn). Stavanger Sentrum AS mener det må stilles krav om dokumentasjon av fremtidige trafikkmengder før innskrenkninger i bilandel i innfartsårene og Klubbegaten iverksettes. I tillegg foreslår vi at eventuelle tiltak som	Foreslåtte endringer i biltilgjengelighet er basert overordnede mål for transportvekst og på forventede endringer knyttet til åpning av Ryfast/Eiganestunnelen og reisepreferanser (fremtidig reisemiddelfordeling). Rådmannen vurderer endringene som forsvarlige.

			reduserer fremkommelighet med bil innføres etter at et velfungerende kollektivtilbud, samt at Ryfast er på plass.	
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
310.	Foreningen Gamle Stavanger 11/12419-140	Løkkeveien / B4	Byggeområdet B4 bryter det «historiske bysnittet», som har lagt inne som et viktig element i kulturminneplanen. Anbefaler at B4 tas ut av planen.	B4 omfatter relativt småskalerte innfill-prosjekter som i liten grad bryter det historiske bysnittet.
311.		Løkkeveien / B2	Viser til at de tar dette opp i separat merknad ifm oppstart av reguleringsplan for dette området.	Område B2 er tatt ut av planforslaget. Avklaring pågår på reguleringsnivå.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
312.	Grønn by 11/12419-142	Generelt	<i>Merknaden er meget omfangsrik, både mht. temaområdet, inngående begrunnelser og illustrativt materiale.</i> Vi er meget imponert over det omfattende arbeidet som er nedlagt i den foreløpige planen og særdeles tilfreds med den åpne og inkluderende prosessen Stavanger kommune har lagt til grunn under utarbeidelsen. Prosjektet er, etter vår mening, den viktigste politiske utfordringen i årene framover.	Tas til orientering.
313.		Strategi	Fremtidens byutvikling vil kreve at vi tenker nytt når det gjelder plangrep og samarbeid. Det offentlige rolle som myndighetsutøver og tjenesteyter og det private næringslivet som utbygger, har et felles ansvar for å skape verdier og livsgrunnlag for alle. Dette må speiles i hvordan vi forholder oss til hverandre for å nå felles mål. Etter å ha gått gjennom kommunedelplan for sentrum, så ser vi at det ligger et potensiale for en strategi for sentrumsutvikling i Stavanger. En strategi vil – for planområdet – handle om å finne nødvendige styringsverktøy for å stimulere det private og det offentlige til å gå i samme retning for en levende by. Vi mener derfor at det er de strategiske virkemidlene som må tillegges størst vekt. Vi er usikre på om det tradisjonelle plankartet med formål og bestemmelser er hensiktsmessig verktøy i så måte. I vårt arbeid med Sentrumsplanen, har vi derfor sett bort fra selve planbegrepet og i stedet lagt vekt på strategier for utvikling av Sentrum. Strategiplanen bør – med en slik innfallsvinkel - også inneholde et designprogram for å ivareta identiteten til de ulike områdene. Planen skal ha lang levetid for et stort	Følges opp som del av samarbeidsprosjektet om virkemidler utenfor plan- og bygningsloven. Det er imidlertid ikke aktuelt å gå bort fra arealplan og bestemmelser, da denne gir nødvendige avklaringer og justeringer ift kommuneplanen.

			geografisk område og bør derfor inneholde størst mulig grad av fleksibilitet, striperegulering, for å fange opp nye behov i fremtiden. Det er viktig å unngå for høyt detaljeringsnivå med strenge begrensninger på gjennomføring.	
314.		Havn og havnebasseng – overordnet.	Stavanger har et unikt havnebasseng med øyer som hver for seg har kvaliteter som kan bidra til en totalt sett rikere byopplevelse. I dette havnebassenget har Stavangers næringshistorie vokst fram og vi ser fortsatt mange spor etter sjøfartsbyen, sild- og hermetikkindustri, skipsbygging og oljeindustri. Denne historien og potensialet for å tilføre bysentrum enda flere opplevelser og kvaliteter, vil være avgjørende for at Stavanger skal være attraktiv for innbyggere og turister i fremtiden. I så måte mener vi at byutviklingsstrategien som kommunedelplanen legger til rette for også bør omfatte området fra Holmen og Oljemuseet til og med Natvigs Minde, Sølyst og Engøyholmen. Dette vil også være i tråd med Kommunedelplan for kulturminner 2010-2025 der den omtaler «kulturhistorisk havnelandskap» som et bidrag i en fremtidig byutviklingsstrategi for Stavanger. Aktiviteten som utspiller seg på Engøyholmen og Natvigs Minde i regi av Kystkultursenteret og Sjøfartsmuseet, er svært attraktive kulturopplevelser i en by med så sterke røtter til nettopp kystkulturen. Vitalisere indre havnebasseng og de nære byøyer, båtbuss, bystrand på Sølyst – utfylling, broer, eventuell glass tunnel i sjøen. Vi har i prinsippet ingen innvendinger mot utfylling i havnebassenget, men det er viktig at utfyllingen blir et positivt tilskudd til sentrumsutviklingen og ikke stenger byen inne. All sjøområder / kaiområder skal gjøres tilgjengelige for allmennheten. Det tillates ikke bebyggelse nærmer sjøkanten enn 30m. Utfyllingene skal åpne for aktivisering av hele havneområdet og knytte fjorden og byøyene til sentrum. Vi vedlegger skisse til	Det er i planforslaget gjort inngående vurderinger av utfyllinger i havnebassenget vs. konsekvenser for maritim virksomhet. Vi har med interesse sett på flere innspill med kombinasjoner av utfyllinger og sammenkoblinger som ville sikret en betydelig bedre gang- og sykkelforbindelse til byøyene. Sett i lys av konsekvensene for ferdsel på sjø og økonomiske forutsetninger for gjennomføringen, har imidlertid ikke disse innspillene blitt konkretisert i planforslaget. Evt. passasjerferjer ligger det utenfor virkeområdet til KDP Stavanger sentrum, men kan vurderes videre i samarbeidsprosjektet om virkemidler utenfor plan og bygningsloven.

			hvordan dette kan gjøres med for eksempel å knytte forbindelse til Plentingen, Natvig's Minde og Sølyst. Vi ser oss å anlegge bystrand på dette området. Slike prosjekt egner seg også som "Bottom up" prosjekt hvor innbyggerne utfordres til å komme med forslag til utforming og gis stemmerett. Viser til gangbro i Rotterdam, som var et spleiselag med innbyggerne. Grunnfinansiering av kommunen, men hver rotterdammer kunne kjøpe sin egen plank. Alle rotterdammere fra 12år fikk være med å stemme på hvilket prosjekt som skulle bygges. Det offentlige fasiliterte prosjektet. Kanskje dette kan være en ide for prosjekt bystrand og bro til Natvig Minde og Sølyst?	
315.		Plangrense	På Kalhammeren ble i sin tid Stavanger Sjøfartsskole bygget. I dag ligger Stavanger Offshore Tekniske Fagskole (SOTS) og Rogaland Kurs og Kompetansesenter (RKK) her. I seilskutetiden var det reperbaner langs Kalhammerveien og i Sandvigå. Denne historien bør formidles langs promenaden som er regulert inn i Byfjordparken til Blå promenade. Vi ønsker å utvide planen mot nord for å gi Bjergsted kulturpark større nedslagsfelt og for å tilføre sentrum flere brukere på dag og kveldstid. Med en konsentrert boligbygging, næringsutvikling og studentboliger vil området få økt attraktivitet. Bjergstedparken er kanskje den vakreste parken i Stavanger. Parken er bør kunne videreutvikles og programmeres med helårig tilbud gjerne med eget julemarked og skøytebane.	Plangrensen er ikke justert i dette området.
316.		Organisering	Vi liker tanken om et Ja kontor, men ser heller for oss et bygg, kanskje i Kiellandparken, som rommer både ny organisasjon for utvikling av sentrum, modell av byen i stor målestokk og informasjonssenter for aktiviteter knyttet til byutvikling. Byen må selges – hver dag!	Kan vurderes videre i samarbeidsprosjektet om virkemidler utenfor plan og bygningsloven.

			Grønn by foreslår at Stavanger skal bli foregangskommune for bærekraftig sentrumsutvikling og søker midler til dette. Vi viser her til statsminister Erna Solbergs tale på NHO konferansen i år der hun framholder at byer som vedtar ambisiøse klima- og miljøtiltak kal belønnes. I Stavanger ligger absolutt forholdene til rette for å kunne bli en foregangsby for miljøvennlig sentrumsutvikling. Ambisjonsnivå for fortetting, muligheter for miljøvennlig transportarbeide – gange og sykkel – er større enn i de fleste norske byer. Byen har inngått avtale med Smart Cities og dette forplikter. Utfordringene og ambisjonsnivå i sentrumsplanen vil etter vår mening, kreve en ny organisering i Stavanger kommune med har ansvar for finansiering, tilrettelegging og gjennomføring all offentlig infrastruktur. Ny organisasjonen bør få store fullmakter, men være underlagt folkevalgt styring. Dette kan eksempelvis organiseres på samme måte som i Hamburg Hafencity. <i>Viser videre til merknad til Kommuneplanen, vedr. organisering mv.</i>	
317.		Eksisterende og nye byrom / Blå-grønn	I fremtidens by vil det være vann over alt. Økt nedbør vil utfordre tradisjonelle vann- og avløpsordninger i rør. Vi må planlegge for at byen får et nettverk av blå-grønne strukturer som kan drenere og fordrøye vann. Virkemidler i en formgiving av disse blå-grønne strukturene vil være vegetasjon, permable flater av ulik art, vannoppsamlere og åpne dreneringsløsninger. <i>Viser videre til Områdestudie C</i>	Arbeidet med nye- og eksisterende byrom er ytterligere bearbeidet i dette planforslaget.
318.		Parkering	Jo flere innbyggere i sentrum, jo ferre biler kan parkere i den indre bykjerne og i sentrumsgatene. Det bør innføres strenge krav til parkering for de som får anledning til å bygge i "indre fileten" i Stavanger Sentrum. Flere byer i Europa innfører nå parkeringsforbud i sentrum. Eks. Paris pålegges de som ligger i de mest "ekslusive" områdene en	Løsning for parkering er bearbeidet og endret til en løsning nærmere kommuneplanen.

			ekstraskatt pr. ansatt for å finansiere kollektivtrafikken. Utbyggerne kjøper seg fri fra kostnader med egne parkeringsanlegg.	
319.		Identitet / kulturarv	Stavangers bys bebyggelse forteller en historie som strekker seg fra Middelalderen til i dag. Den viser flere lag og representerer mange lag der hver epoke har sitt uttrykk. Bevaringen av alle disse lagene gjøres i et samspill mellom vern og utvikling. Her har Stavanger kommet langt i forvaltningen av bygningsarven både gjennom bevaringsplaner, men også i Kulturminneplanen. Det vil være viktig å legge disse planene til grunn for fremtidens utvikling og se potensialet i å få til et godt samspill mellom nytt og gammelt. Mangfoldet i tid og fysisk uttrykk bidrar til å skape en byatmosfære og identitet. Kommunedelplanens utstrekning sier noe om ytre grenser for de virkemidler som skal bevare, utvikle og foredle Stavanger by i fremtiden. Innenfor planområdet er det flere nærmiljøer som har sin særegne karakter som bør bevares, men også potensiale for utvikling og forbedring/foredling. Dette kan gjøres i et samspill mellom nettopp rehabilitering og nybygg. En viktig forutsetning for å opprettholde byens identitet vil likevel være å gjøre grundige stedsanalyser for hvert delområde forut for utvikling. <i>Merknaden inneholder et illustrativt kart med forslag til delområder med eget særpreg.</i>	Tas til orientering.
320.		Akropolis E3 og E4	På sikt bør fylkeskommunens bygg transformeres til boliger og tilbud til offentligheten. Bygningskomplekset med parkanlegg vil styrke sentrum og være meget attraktive for både unge og eldre.	Planforslaget utelukker boliger i disse områdene.
321.		Norges Bank	Norges Bank bygget er nå lagt ut for salg. Vi mener det bør selges med klausul om at deler av bygget skal gjøres tilgjengelig for offentligheten. Det kan være et informasjonssenter for formidling av Domkirkens 900 årige historie. Nidarosdomen har i dag et	KDP Stavanger sentrum omfatter ikke konkret programmering av slike funksjoner.

			meget godt besøkt informasjonssenter. Andre deler av bygget kan nyttes til restaurant og / eller annen næringsvirksomhet.	
322.		Boliger / bokvalitet	Stavanger kommune bør initiativ til et prosjekt for å utnytte 2'dre og 3'dje etasje i sentrumskjernen for å konvertere disse til bolig.	Kan vurderes videre i samarbeidsprosjektet om virkemidler utenfor plan og bygningsloven.
323.		Hovedgrep	Bærekraftig arkitektur og høy kvalitet skal prege all nyetablering. Det gjelder bygg, gateløp og parker og uteområder. Viser til Infill / Aspelin Ramm, prisbelønnet prosjekt i Dælenggata 36 i Oslo og deres 'liste' over sentrale/avgjørende elementer for god bybebyggelse.	Arkitektonisk formgivning avklares på reguleringsnivå.
324.		Eksisterende og nye byrom	Lommeparker er små grønne "pustehull". Det skal være et sted for rekreasjon både for naboer og tilreisende. På den måten gir de en positiv effekt både i liten og stor skala. Innbyggerne bør utfordres til å komme med forslag om behov og utforming. Næringsliv og nabobedrifter / naboer kan utfordres til spleiselag. Stavanger kommune - mål om å anlegge 25 i lommeparker i sentrum innen 2020? Lommeparkene bør inngå i et designprogram for sentrum.	Revidert planforslag innebærer at det sikres et nettverk av pocket-parks i sentrumskjernen. Parkene vil ha en viktig funksjon for å sikre møteplasser og lekefunksjoner for barn og unge.
325.		Eksisterende og nye byrom	Takpark - Jernbanelokket til Paradis – eller overgang mellom Pedersgata og Stavanger Øst ? Viser til Dakpark i Rotterdam oktober 2014. Anlegget fikk Arkitekturprisen for Rotterdam i 2014. Takhagen er 1,2km lang og etablert over et stort kjøpesenter. På baksiden av senteret ligger et etablert boligområde som tidligere hadde utsikt til sterkt trafikkert vei. Gjennom etablering av takhagen, har beboerne fått en flott grønn "ås". Takhagen har stor urtehage, drivhus, vannskulptur, restaurant +++	Se over (324). Viktigste større nye byrom er parkdraget langs havnefronten.
326.		Rådhus	Rådhuset – nåværende eller nytt - bør åpne seg mot publikum. Her sitter folkets ombudskvinner og menn.	Tas til orientering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
327.	Hagltårnet Holding as 11/12419-149	Styrke bymessig utvikling av Stavanger Øst	Synes det er veldig positivt at Stavanger Øst nå er lagt inn som del av sentrum med de muligheter det gir og de kvaliteter som dette kan tilføre bydelen. Stavanger Øst er i en sterk og positiv utvikling og dette vil gi bydelen et ekstra løft i forhold til dette.	Tas til orientering.

NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
328.	Kruse Smith Eiendom as 11/12419-152	Styrke bymessig utvikling av Stavanger Øst	Vindmøllebakken er under prosjektering og har vært ute til offentlig ettersyn. Prosjektet vil om noen år fremstå med urbane boliger og kontorer. Området vil være naturlig å innlemme i sentrumsplanen som naturlig endepunkt for Pedersgata fordi det er viktig at området sees og vurderes i sammenheng med både Sollandkvartalet og de øvrige fremtidige utbyggingene nede ved Svankevigå. Det er ikke naturlig å legge sentrumsformål på området i Vindmøllebakken, men heller se på det som et viktig nærområde som vil bidra til ferdsel langs hovedgater og bruk av nærliggende sentrumsformål. Fellesarealene som inngår i prosjektet sammen med de omliggende boligprosjekter (felles lekearealer mot Sollandkvartalet) bør inngå og vurderes som urbane byrom for sentrum. Det er ikke naturlig/ønskelig å koble området opp til nye rekkefølgekrav eller parkeringskrav. Parkering vil bli ivaretatt på egen tomt.	Vindmøllebakken inngår ikke i sentrumsplanen. Området er i kommuneplanen angitt med kombinert formål og har slik stor fleksibilitet for videre utvikling.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
329.	Sollandgruppen v/Leif W. Solland 11/12419-154	Styrke bymessig utvikling av Stavanger Øst (D4)	Delområdet Sollandkvartalet (<i>Presist beskrevet i merknaden</i>) vil være naturlig å innlemme i sentrumsplanen som naturlig endepunkt for Pedersgata. Det er imidlertid ikke naturlig å legge sentrumsformål på deler av området i Sollandkvartalet (D4), men heller se på det som et viktig nærområde som vil bidra til ferdsel langs hovedgater og bruk av nærliggende sentrumsformål. Pedersgata 110 er allerede regulert til spesialområde for bevaring. I og med at Harald Hårfagres gate 2-4 også foreslås regulert til spesialområder bevaring, og brukes til kontor-/ verksted, er det ikke ønskelig at sentrumsplanens krav om at bolig, kontor, hotellværelser og parkering ikke tillates i gateetasjen i hovedgater gjøres gjeldende for Sollandkvartalet. Det er heller ikke ønskelig at sentrumsplanens bestemmelser om at det skal være handel i to etasjer gjøres gjeldende for Sollandkvartalet. Det er ikke naturlig/ønskelig å koble området opp til ny parkeringsnorm. Parkering vil bli ivaretatt på egen tomt. Solland Kvartalet huser i dag Solland-Gruppens entreprenørselskaper L.S. Solland AS og	Deler av Sollandkvartalet er foreslått som sentrumsformål. Øvrige deler vises som kombinert formål i sentrumsplanen. Revidert planforslag åpner for frikjøp av parkering i dette området.

			Solland Elektro AS. Parkeringsnormen om 0,5 parkeringsplasser pr 100m2 vil gjøre det umulig å fortsett dette. Solland-Gruppen er avhengig av å ha et stort antall servicebiler til disposisjon for sine ansatte. For hver kontoransatt er vi i størrelsesorden ca 8 montører/servicemedarbeidere som har ambulerende arbeidsplass og er avhengig av bil for å frakte verktøy samt varer. I dag har vi i størrelsesorden 30-40 biler gående i distriktet, og vi er avhengig av en praktisk parkeringsdekning for disse bilene samt tradisjonell parkeringsdekning for kontoransatte. En parkeringsnorm på 0,5 parkeringsplasser pr 100m2 vil ikke ivareta dette behovet.	
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
330.	SLP v/Pål Arnulf Trodal 11/12419-156	Havne-bassenget	Viser til møte med Kristin Gustavsen og Ove Rødstøl 16.01.2015, der vi gjennomgikk innspill knyttet til utfyllinger i sjø innenfor varslet planområde. Som avtalt oversender jeg illustrasjonene av det presenterte konseptet, som er et utkast til en sentrumsutvikling med utfylling i havnebassenget innenfor varslet planområde. Det forutsettes at forslaget videreutvikles i samarbeid med Stavanger kommune samt de ulike aktørene i sentrumsutviklingen som vil bli berørt, blant annet næringslivet og havnevesenet. Strømforhold i sjø, trafikale utfordringer og antikvariske vurderinger er noen av de hensynene som vil bidra til å forme prosjektet videre. Forslaget representerer en helt unik og framtidsrettet byutviklingsstrategi som svarer på mange av de utfordringene byen står overfor. Forslaget vil styrke sentrum uten at det går på bekostning av middelalderbyen, og i tillegg bidra til å styrke næringsgrunnlaget ved å tilføre sentrum flere boliger, nye rekreasjonsområder og en bedre tilknytning til Natvigs Minde og byøyene.	Det er i planforslaget gjort inngående vurderinger av utfyllinger i havnebassenget vs. konsekvenser for maritim virksomhet. Vi har med interesse sett på flere innspill med kombinasjoner av utfyllinger og sammenkoblinger som ville sikret en betydelig bedre gang- og sykkelforbindelse til byøyene. Sett i lys av konsekvensene for ferdsel på sjø og økonomiske forutsetninger for gjennomføringen, har imidlertid ikke disse innspillene blitt konkretisert i planforslaget. Evt. passasjerferjer ligger det utenfor virkeområdet til KDP Stavanger sentrum, men kan vurderes videre i samarbeidsprosjektet om virkemidler utenfor plan og bygningsloven.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
331.	Ryfylke Dampskips-selskab 11/12419-181	Generelt	Som engasjerte stavangerborgere opptatt av kystkultur og et levende sentrum synes vi planforslaget har mange positive sider. Mulighetene for å trekke flere til sentrum og samtidig gi folk nye opplevelser er et godt utgangspunkt. Handel og	Tas til orientering.

			opplevelser må spille på hverandre for å oppnå et tiltrekkende sentrum.	
332.		Mål og delmål	Vi må nå innse at oljeavhengigheten som styrer Stavanger i dag, går en usikker tid i møte og innrette oss deretter. Det må tenkes nytt omkring hva byen ellers kan stille opp med. Kurs/konferanse og reiseliv er i dag byens nest største arbeidsgiver. Dette kan vi bygge videre på. Her har vi større egenkontroll enn med internasjonale oljepriser. Stavanger og distriktet har et helt unikt utgangspunkt og et fortrinn foran de fleste byer med sin beliggenhet, med sin trehusbebyggelse og et fantastisk havnemiljø. Sentrumsplanens målsetting om å ivareta sentrums historiske identitet som sjøfartsby, industriby og trehusby, er et viktig skritt i riktig retning.	Tas til orientering.
333.		Parkering / A3 Jorenholmen	Parkeringshuset på Jorenholmen bør beholdes, helst bør det bygges på en etasje eller to. En gangbro over veien, eller lysregulering, vil kunne øke sikkerheten, samtidig som den bedrer trafikkavvikling i Verksgata. Fremkommelighet og nærparkering er avgjørende forutsetninger for et fungerende sentrum. En må anta at når Tauferjene forsvinner og den nye Hundvåg tunneler kommer, så vil dette lette på trafikkavviklingen i sentrum og derved forsvare flere parkeringsplasser	Parkeringshuset er i dette planforslaget flyttet til Fiskepiren.
334.		A4 Holmen	Planen vil beholde sjølinjen mellom parkeringshuset og oljemuseet (Geoparken). Dette er positivt for byens identitet og nærhet til sjøen og sjøhusene. Det forsterker bybildet og opprettholder de maritime tradisjoner med båttrafikk, salg av skalldyr osv. Dette området har tradisjoner som kunne gi grunnlag for et veteranbåtmiljø. Det kan være fristende å grave ut nordsiden av Steinkarkaiaen igjen - den ligger fortsatt under massene i den østre del av Geoparken. Dette ville kunne bli et fantastisk område og det er fullt mulig! Vi støtter ved all vår tyngde forslag om at dette området gjenskapes med den «charme» dette området tidligere tilførte sentrum. <i>Merknaden har med historisk bilde av området nord for Steinkarkaiaen.</i>	Planen er justert til at bystranden nå ligger i dette området.

335.		A4 Holmen	Ved den foreslåtte utbygning av holmen må man tenke helårlig og med vårt klima bør man se på om et beskyttet badeland eller -strand skulle være en integrert del av et opplevelsessenter, kanskje et «oasebygg» for rekreasjon? Med dagens byggetekniske løsninger skulle det være fullt mulig å slippe inn enkelte varme sommerdager - samtidig som vi har en beskyttelse mot den nordavinden som vi kjenner best, det meste av året	Kan bl.a. være aktuelt på Jorenholmen.
336.		A4 Holmen	Dette området er kanskje helt avgjørende for om sentrum skal overleve. Stavanger trenger en «magnet» som trekker folk inn til og gjennom sentrum. En idemyldring bringer frem tanker om en helårlig storstue, en innvendig «oase» der folk kan nyte sjøkanten, havmiljø og sommertorv også på de sure dagene som der er flest av. Kanskje et «signalbygg» med et stort åpent rom der sjø og land møtes ved kaikanten? Her kan være boenheter, hotell, butikker og kontorer, men «kjernen» må bli en samlingsplass der folk i alle aldre kan møtes for opplevelser og småhandel. Tenker man videre til et undervanns «akvarium» og gjerne også en undervannsrestaurant, så er det ikke lenger nødvendig å dra til Dubai world. Her kan folk gå under havnivå og følge fisken der den lever. Det klare vannet og den rene bunnen som fra før yrer av liv, bidrar til et godt og unikt utgangspunkt. Hvis bygget fundamenteres med omtanke kan man bruke den opprinnelige havbunnen og unngå den uønskede innsnevringen av gjennomstrømning i havnen som et kompakt fundament ville gi.	En rekke av de foreslåtte omformingsområdene er egnet til realisering av denne type 'magneter'.
337.		A6 Gangbro over Vågen	Gangbro/flomvern over Vågen. En dristig ide med muligheter, men også med praktiske utfordringer. Her er store krefter å ta hensyn til med bølger og stigende havnivå. Der ligger også utfordringer til fartøyer som skal manøvrere i Vågen. Åpningen må ikke være for trang og en bør unngå komplisert drift med åpning og lukking. Vi ser ikke på bro over Vågen som noe alternativ, derimot er et flomvern meget interessant. Her kan en beholde utsikten ut Vågen med stor nok åpning samtidig som deler av konstruksjonen beskytter de mindre fartøyene	Gangbro over Vågen utgår.

			mot nordvesten. Ved stormflo lukkes dette ved å pumpe luft inn i hevingsport. Det er ikke noen uoverstigelig hindringer, med dagens erfaringer og teknologi som lett kan bygge denne konstruksjonen i dokk og senkes på plass. Den vil også kunne bygges slik at den gir gjennomgang under vann for folk. Det kan i tillegg også utstyres med vinduer ut mot livet i sjøen. En gratis attraksjon til å utvikle videre.	
338.		Vetaranbåthavn	Vårt distrikt har landets største samling av historiske fartøy som er vernet/fredet av Riksantikvaren. Dette gir et enestående potensiale som vi må spille videre på. Her kan drives kulturformidling i stor stil for å tiltrekke enda flere interesserte og seilende passasjerer. Det er to områder som peker seg klart ut angående veteranbåthavn. Vågen og Østre havn har begge riktige tradisjoner til å utvikle seg videre med å ivareta byens historiske identitet. Vågen er pr. i dag ikke egnet til helårshavn for mindre fartøyer. For veteranskipet Sandnes er begge plasser aktuelle alt etter aktiviteter. Når de største Cruiseskipene kommer, må vi uansett ha annen kaimulighet. Østre havn er pr. i dag det området som peker seg ut der alle størrelser av fartøy kan samles og i tillegg oppnå den riktige historiske sammenheng med plasseringen. Dette innebærer å gjenåpne bukten nord for Steinkarkaiaen ved å fjerne fyllmassene. Her ligger de gamle kaianleggene klare til å tilføre byen en viktig historisk ressurs. Vi vil på det sterkeste anbefale sentrumsplanen å gjenåpne dette området. Området gir alle de fordeler som er nødvendige for å utvikle et levende, pulserende og historisk riktig aktivitetsområde. Plasseringen nær oljemuseet vil være selvforsterkende for begge. Byen trenger attraksjoner i sentrum som i tillegg kan ta publikum inn i våre vakre fjorder. Med konferanse og reiseliv som nest største arbeidsplass er det et viktig å ha et tilbud til alle reisende som i fremtiden skal fylle opp alle nye hotellbygg. Dette går på tilrettelegging for kulturnæring og verdiskapning. Vi må gå for det som er det unike, det som er enestående her hos oss! Det verste som kan skje er at byen stagnerer. Nå må vi gjøre de rette ting for en by som må være villig til å ta noen	I planforslaget er veteranbåthavn lagt til vågen mellom Bekhuskaiaen og Fiskepiren.

			reale grep. For å oppfylle sentrumsplanen er det «Stavanger; byen med havnen i sitt hjerte» som må vektlegges.	
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
339.	Eventyrbruden 11/12419-168	Kollektivtrafikk	Kongsgata er en vakker gate med nydelig utsikt over Byparken. Mange mennesker bruker parken til familie tid, og er mange sin vei til og fra Byterminalen. Kongsgata er en viktig gate for Stavanger befolkning selveste Brudegata i byen vår. Gata er ødelagt av den tungt trafikkerte buss trafikken, Som er med og ødelegge et nydelig by bilde. Hold buss trafikken vekke fra sentrum kjernen, la den gå fra Byterminalen la menneskene og fugle livet få ha hermoni i By parken sin.	Kongsgata er opprettholdt som kollektivgate, men stenges for annen biltrafikk.

4. Enkelt personer

NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
340.	Stian Robberstad 11/2419-73	Generelt	Trampekapp til prosjektleder Kristin Gustavsen og kommuneplansjef Ole Martin Lund for en meget inkluderende og spennende planprosess. Resultatet er særdeles spennende. Sentrumsplanen strekker seg langt ut over en tradisjonell arealplan etter Plan - og bygningsloven, jippi!	Tas til orientering.
341.		Strategi / Kommunikasjon og program-mering	Flere av virkemidlene identifiserer behovet for felles programmering og pr-strategi i sentrum, noe som er helt avgjørende for sentrums fremtidige tiltrekningskraft. Som vi vet, og har visst i flere tiår, er det ikke likegyldig hvilke aktiviteter som finner sted når og hvor i sentrum. Publikums forbruks og bevegelsesmønster er ikke tilfeldig, ikke i en dagligvarebutikk, heller ikke i et kjøpesenter. Ifølge undersøkelser gjort av BI, handler vi 70% av alt vi kjøper på impuls, alt nøyte planlagt.	Tas til orientering.
342.		Kollektiv satsing	Positivt at det pekes på behovet for større grad av samhandling mellom sentrumsaktører, kulturaktører og privatpersoner.	Tas til orientering.
343.		Program-mering	Stavanger sentrum bærer i dag preg av svak programmering og det er oppløftende at flere av virkemidlene understreker betydningen av en sterk programmering av sentrum.	Tas til orientering.

344.		Nye- og eksisterende byrom	Styrking av svake og etablering av nye bystrukturer trekkes også frem som et virkemiddel og vil være et avgjørende grep for det gode liv i sentrum. Møteplasser, grønne lunger og definerte gateløp er avgjørende for økt bruk av sentrum.	Tas til orientering og er ihht. planforslagets bearbeiding av nye- og eksisterende byrom.
345.		Identitet / egenart	Sentrums egenart blir også trukket frem som et fortrinn i en hverdag som stadig utfordrer byenes heterogenitet. Stavangers unike historie vil i fremtiden bli en av sentrums mest verdifulle ressurser. <i>"Der vi før ivaretok den historiske bykjernen ut fra kulturhistoriske hensyn, bør vi nå også ivareta den ut fra byutviklingshensyn."</i>	Tas til orientering.
346.		Diverse	ROS til KDP Øke antall boliger og kontorer i sentrum Bedre infrastruktur og kollektivtilbud Skape bygater til fordel for veier Øke attraktiviteten for fotgjengere og syklist Finne felles løsning for parkeringshus og samordne info om ledig parkering Flere gode alternativ til plassering av Rogaland Teater Knytte øst og vest sammen Broforslag i vågen Etablere/ legge til rette for en sterk og kreativ sentrumsorganisasjon Styrke og tilføre sentrums kvaliteter til områder som i dag ligger i sentrumsperiferien	Tas til orientering og videreføres i hovedsak i oppfølgingen av virkemidlene utenfor plan- og bygningsloven.
347.		Miljøprofil	RIS til KDP Savner en tydelig miljøprofil i forslaget. Fremtidens lavutslippssamfunn virker fraværende i planen. Hvor er fokus på det faktum at framtidens energi- og klimautfordringer må løses i dag, og det helst i byene? Det fokuseres i liten eller ingen grad på bærekraftig og miljøvennlig arkitektur, urban matproduksjon, klimatilpasning eller bruk av fornybar energi i selve driften av byen. Hvilke utslippskrav settes til nybygg i sentrum nå når framtidens by skal bygges? Skal det nye	Fortetting og revitalisering av bysentrene er av de viktigste og mest virkningsfulle grepene i en bærekraftig byutvikling. Planen viderefører kommuneplanens krav til miljøprofil i bygg. Lovverket legger opp til at denne typen føringer skal gis gjennom nasjonale forskrifter og ikke plan. Kommunens handlingsrom er begrenset.

			sentrum bygges etter lavenergi standard? En miljøgevinst kommer selvsagt i kjølvannet av økt satsing på kollektivtrafikk, sykkelstier og tilrettelegging for fotgjengere, men det blir mer en "heldig" bieffekt en styrt utvikling. I rapporten står det " <i>Med andre ord Stavanger sentrums bærekraft, både økonomisk, økologisk, kulturelt og sosialt.</i> " Hva menes med det økologiske i denne sammenhengen?	
348.		UiS	Deler av UIS til legges til Paradis og fylkeskommunens lokaler i Arkitekt Eckhoffs gate	KDP Stavanger sentrum omfatter ikke konkret programmering av slike funksjoner.
349.		JA-kontor / inforsenter	Stavanger kommune oppretter KDP infosenter og Ja kontor i ledige butikklokaler i sentrum. Visualisere forslag og vedtatt sentrumsplan. Etablere temporære KDP infosenter på flere av byens kjøpesenter som kvadrat, kilden osv.	Tas videre som innspill til oppfølging av virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.
350.		Vannbuss	Etablere en elektrisk vannbuss som går i skytteltrafikk mellom de nye boligområdene i Øst og Stavanger sentrum (enkelt å utvide ruten). Et kollektivt transportalternativ langs vannlinjen vil kunne styrke det fremtidige sentrums rolle som arbeidsplass, boligområde og kulturaktør samt styrke kulturaksen fra Bjergsted kulturpark i vest til Tou Scene øst. <i>Beskriver forslaget med inngående mht. stoppesteder, el-løsninger mv.</i>	Godt innspill, men ikke direkte under kommunedelplanens virkeområde. Tas imidlertid videre som innspill til oppfølging av virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.
351.		Paradis	Paradis, en fremtidsvisjon / Midlertidig bruk av Paradis/ Fremtidens matproduksjon Forsknings og ressurscenter og lokasjon for urban matproduksjon med hovedfokus på bærekraft. Urban matproduksjon gjennom hele året av og for byens befolkning. Initiere samarbeid mellom de fremste forskerne på urban matproduksjon og lokale aktører som UIS, Ren Mat, Ullandhaug økologiske gård, Bondens marked, Måltidets Hus, Oikos, Gastronomisk Institutt osv.	Sentrale tema, men ikke direkte under kommunedelplanens virkeområde. Tas imidlertid videre som innspill til oppfølging av virkemidler utenfor plan- og bygningsloven.

			Temporære bygninger (bærekraftig arkitektur) huser forskere, studenter og undervisnings og formidlingsfasiliteter. Avvikle eller flytte dagens småbåthavn til fordel for bærekraftige boliger som "flyter" i Hillevågsvannet. Hillevågsbukta blir delvis fylt igjen til fordel for lavenergiboliger som ligger på kanaler i vannet. Boligene driftes ved bruk av fornybar energi. Matproduksjon foregår på fellesområder. Nevner en rekke gode eksempler som Greenwich Millennium Village i London, Hockerton Housing Project i Nottinghamshire, EVA lanxmeer i Nederland, Viikki i Helsinki, Bo01 i Mamlø, Hammarby Sjöstad i Stockholm.	
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
352.	Frank Moncrieff 11/2419-86	Bro over Vågen / A6	Denne høringsmerknaden gir noen generelle kommentarer og innspill til en spenstig og fremtidsrettet plan. Mitt hovedbudskap er imidlertid en bekymring for den foreslåtte Gang - og Sykkel broen over Vågen og de store negative konsekvensene av og høye kostnadene forbundet med et slikt mulig inngrep. Det redegjøres for et alternativ til å bygge en Gang – og Sykkel bro. Det foreslås videre en skisse for miljøvennlig kollektivtransport sjøveien for å knytte sentrum og sentrumsnære bydeler bedre sammen. <i>Merknaden inneholder videre meget omfattende argumentasjon mot en broløsning i Vågen, med alternativ forslag om en ferje i havnebassenget.</i>	Gangbro over Vågen utgår.
353.		Mål	Det er særdeles positivt at selve fundamentet i planen er å ivareta de tre grunnelementene i Stavangers historiske identitet. Dette er også en forutsetning for å kunne oppnå både de myke og harde målsetningene i punkt 1. Der vi tidligere ivaretok de historiske bydelene ut fra kulturhistoriske hensyn, må vi i fremtiden også ivareta disse ut fra byutviklingshensyn. Verden går fremover.	Målsetningene er opprettholdt og bearbeidet i dette planforslaget.

			<i>Vises videre til forhold mellom sentrum og annen handel og tjenesteyting i bydelene.</i>	
354.		Analyser	Planen mangler grunnleggende miljøføringer og trafikale analyser forbundet en slik stor utbygging.	Revidert planforslag inneholder en betydelig mer omfattende konsekvensutredninger, samt trafikal kapasitetsanalyse for Madlaveien/Kannik.
355.		Kostnadsoverslag	Det finnes ingen kostnadsoverslag for sentrale inngrep og utbygginger i regi av Stavanger kommune, interkommunale virksomheter, Fylket og Staten.	Kostnadsoverslag inngår normalt ikke i plandokumenter på dette plannivået.
356.		Bomring	Den nye indre bomringen i Stavanger kommune fra 2017, vil være en trussel mot sentrumsplanens hovedmålsetning om å styrke og øke handelen, utelivet, kultur, offentlig og privat tjenesteyting, og forringe eiendoms - og tomteverdiene i sentrum. Å bygge en økonomisk Berlinmur rundt en bydel (indre sentrum) i en og samme kommune, og i tillegg ha en bomring for å komme inn i kommunen, synes ikke spesielt formålstjenelig for handelsnæringen, kulturlivet, innbyggerne i og tilreisene til Stavanger.	Sentralt tema, men ikke del av kommunedelplanens virkeområde.
357.		Sosial boligbygging	Man må legge til rette for en revitalisering av sosial boligbygging i sentrum gjennom boligbyggelagene og husbanken. Man trenger yngre familier i sentrum – ikke kostbare ferieleiligheter for pensjonister, som bor og handler i Spania i vinterhalvåret, når virksomhetene i sentrum trenger dem som mest.	Sentralt og viktig tema, men kommunedelplanen har ingen direkte virkemidler til å fastlegge boligsosiale forhold. Andel boliger egnet for barnefamilier foreslått skjerpet sammenlignet med kommuneplanen.
358.		A4 Holmen	Holmen har flere utfordringer og mange muligheter. Planen skisserer et kostbart utkast som også utfordrer sentrums historiske identitet. Stavanger trenger et nytt teater og en ny svømmehall av internasjonal klasse og et familievennlig (integrert?) folkebad. Et arkitektonisk samspill mellom disse byggene i vannkanten til Byfjorden og med utsyn til havet på selve "odden" i Stavanger kommune, vil bli sett og husket. Profilen på kunst og opplevelse kan forsterkes ytterligere ved å legge til rette for utøvende kunsthåndverk, atelier, øremerkede kunstnerboliger på Holmen. En arkitektonisk kombinert grunnskole og barnehage på Holmen-området vil også gi et klart signal fra kommunen om et vitalt, fremtidsrettet boligområde i sentrum.	Planforslaget har bearbeidet løsningen på Holmen/Kjerringholmen, ref. planbeskrivelsen.

359.		A4 Holmen / Oljemuseet	Stavanger har et unikt oljemuseum, hvor tre deler av museet ligger "offshore" i likhet med all olje og gassproduksjon i Norge. Den gedigne utfyllingen/ny kai på 415 m fra Skansekaia og inn mot Jorenholmen på utsiden av museet vil ødelegge museets funksjonalitet og unike profil. En badedam på innsiden av en ny kjedelig industri kai (og ISPS gjerde) med sjøvanns temperatur på 8 – 16 grader i et havnebasseng med forurenset sjøbunn synes ikke spesielt forfriskende. Vi har allerede en ubrukt badedam på Strømsteinen.	Ref. over.
360.		A4 Holmen	Nåværende sik-sak kaier på Holmen og alle fartøyene/brukerne (inkludert aktive fiskefartøyer) i dette området utgjør en sentral del av Stavanger historiske identitet og profil – noen man ønsker å bevare ifølge planens målsetning, ikke ødelegge slik planen beskriver. Dagens brukere er der hele året og gir liv og aktivitet. Cruisbåtene er i havnen på dagtid og en i begrenset del av året. Dersom cruisetrafikken er et problem, bør man vurdere bruk av "Dolfins" fortøyningsarrangement i samspill med eksisterende kaier.	Ref. over.
361.		Diverse	I planen refereres "Middelalderbyen må ha drahjelp av en utbygging på Holmen for ikke å bli ytterligere avsidesliggende når Stavanger stasjon og Kannik utvikles". Det kan det være delte meninger om. Det som derimot er en kjensgjerning er at det ikke finnes noen "Middelalderby" i dette området. Middelalderen var i perioden 500 – 1500. Valbergtårnet er fra 1853. Stavanger len ble opprettet i 1568. I 1801 – 300 år etter middelalderen – hadde Stavanger 2466 innbyggere. Vi må tidsmessig ikke skryte på oss en bydel vi ikke har.	Riktig presisering. Det ville vært mer korrekt å referere til middelalderstrukturen eller området der middelalderbyen var. Middelalderbyen er kulturminnemyndighetenes offisielle begrep for dette området.
362.		Gangbro over Lagård E17	Det er skissert en ny Gang og Sykkelbro i betong over Lagård gravlund anlagt i 1834. Det antas at flere brokar må plasseres i selve gravlund. I respekt for våre forfedre og tradisjoner om ikke å gjøre store tekniske inngrep i signet jord, bør broen flyttes mot SØ og løpe parallelt med/"oppå" Kirkegårdsveien.	Gang- og sykkelbro over Lagård ligger fortsatt inne i planforslaget. Brokar tenkes plassert i gangstiene, men endelig løsning må bearbeides videre. Bestemmelsene forutsetter at det skal tas tungt hensyn til gravlund ved utforming.
363.		Programmering / lokalisering	Stavanger er en stor messe -, konferanse - og idrettsby. Dette må selges mer aktivt nasjonalt og internasjonalt i samspill med alt det Stavanger sentrum har å by på. EM på skøyter/ishockey? Stavanger har kun to landsdekkende statlige	Gode forslag, men KDP Stavanger sentrum omfatter ikke konkret programmering av slike arrangement og funksjoner.

			etater: Oljedirektoratet og Petroleumstilsynet. Rikspolitikerne arbeider hardt for å gjøre disse overflødige på sikt. Stavanger bør jobbe for å tiltrekke seg flere statlige etater/arbeidsplasser. Sveits er vertsland for ca to hundre internasjonale organisasjoner med de økonomiske ringvirkninger det fører med seg. Stavanger har internasjonal erfaring og infrastruktur. Hvem kan vi tiltrekke oss?	
364.		Gjestehavn	Gjestehaven i indre Vågen bør revitaliseres til glede næringslivet i sentrum, turistene og publikum. Den maritime sameksistensen med cruise fartøylene må kunne løses.	Det er mulig å legge til båter i indre Vågen, samtidig foreslår planen en større gjestehavn mellom Jorenholmen og Fiskepiren.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
365.	Eivind Enoksen 11/2419-104	P-anlegg under Pedersgata	Vårt primære standpunkt: Ingen parkeringsanlegg med innkjøring i krysset Reidar Berges gate / Normanns gate, og en permanent stengning av Normanns gate for gjennomgangstrafikk til fots. <i>Beskriver videre hvilke konsekvenser de mener et slikt anlegg vil ha for nærmiljøet.</i> Vårt sekundære standpunkt: Færre parkeringsplasser og stengning av Normanns gate for gjennomgangstrafikk til fots. <i>Anmoder videre at et begrenset p-anlegg bør vurderes med andre inn-/utkjøringsløsninger samt tanker rundt plassering av ventilasjonsanlegg, samt at deler av anlegget bør forbeholdes beboerparkering (eksisterende boliger). Viser i tillegg til leverkårsundersøkelsen.</i>	Nordre del av Normannsgate inngår i hovedgangnettet og gir forbindelse mellom Pedersgata og Blå Promenade/Badedammenområdet. Forbindelsen opprettholdes. Bestemmelsene åpner for at deler av parkeringsanlegg på Bekhuskaien kan anlegges i fjellhall med inngang fra Reidar Berges gate. En slik løsning er særlig aktuelt for beboerparkering.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
366.	Siri Margrethe Helstrup og Ove Anders Malm 11/12419-112	Lagårdsveien	Henviser til innsendt merknad til Varsel om planoppstart for Plan2520P og plantittel Lagårdsveien 27-33A innenfor Eiganes og Våland bydel.	Delområdet E6 er opprettholdt med mer spesifikke bestemmelser. Formålet er endret til kombinert formål.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
367.	Dag Bjørnsen 11/12419-115		Henviser til innsendt merknad til Varsel om planoppstart for Plan 2520P.	Delområdet E6 er opprettholdt med mer spesifikke bestemmelser. Formålet er endret til kombinert formål.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar

368.	Aud Jorunn Haugen og Torbjørn Kristian Aarek 11/12419-132		Vår uttalelse gjelder området Våland/Lagårdsveien og det området som i det framlagte forslaget kalles <i>framtidige sentrumsformål</i>. I kommunens forslag er boliger som ligger i randsonen av «trehusbyen», nå innlemmet i sentrumsplanen. De hører nå inn under reguleringsplan 1068 for Våland 1 og 2. En overføring fra Våland til sentrum, vil føre til en innsnevring av «trehusbyen» og vil få uønskede konsekvenser for denne. <i>Gir videre en utdypet beskrivelse/argumentasjonsrekke med følgende konklusjon:</i> Vi er uenige i at deler av boligområdet på Våland platå, merket E6 i arealdelen, innlemmes i sentrumsplanen. Boligområdet øst for Musegata bør ses på som en enhet, og beholdes innenfor det nåværende reguleringsområdet.	Delområdet E6 er opprettholdt med mer spesifikke bestemmelser. Formålet er endret til kombinert formål.
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar
369.	Robert Q. Schanche 11/12419-150	Generelt	Det er med stor interesse vi har fulgt forslag til ny sentrumsplan, og vil benytte anledningen til å rose prosessen, som har vært ført frem til utleggelse. Her er mange gode forslag og grep, som kan være med å fornye sentrum og gi rom for flere boliger, handel, kontor, kulturliv og ikke minst danne grunnlag for en "kritisk masse" mennesker, som daglig skal ha sitt virke eller bolig i Stavanger sentrum. Summen av tiltak vil også etter vår oppfatning redusere biltrafikken i Stavanger sentrum, som igjen vil styrke byens miljøprofil.	Tas til orientering.
370.		Løkkeveien B10	Dette gjelder også forslag til transformasjon og fornyelse av område B 10. Svarene på hvordan dette område skal bli seende ut er ikke gitt, men forslaget legger opp til en egen områdeplan. Dette vil sikre en helhetlig og god prosess i det fremtidige reguleringsarbeidet og føre intensjonene om å binde sentrum sammen med Våland og fylkeskommunen sine eiendommer i sør videre. Sentrumsplanen legger klare føringer for opparbeidelse av et "levende sentrum" med gode akser for bevegelse på bakkeplan. Noe vi også føler er godt ivaretatt innenfor område B10.	B10 er oppdelt i to delområder som kan reguleres uavhengig av hverandre. Områdene er imidlertid vesentlig større enn de konkrete nye bygningsmessige endringene (nye høyhus) for å sikre at ny regulering bidrar til å sikre kvaliteter i en større del av området. Områdene kan detaljreguleres.
NR	Avsender/Dok.nr.	Delt tema	Innspill	Svar

371.	Lene Klovning Jørpeland 11/12419-153	Sykkel	Jeg sykler daglig til sentrum da jeg har arbeidsplassen min der. I helgene sykler jeg mye til sentrum med barna. Jeg savner imidlertid gode tilrettelagte sykkelparkeringer som er mer tyverisikre, nærmere viktige målpunkter og gjerne med et lite tak over som beskytter mot regn og uvær. Jeg savner også at noen av plassene i en sykkelparkering er tilrettelagt for foreldre med sykkelvogner. Sykkelvogner hvor barna sitter oppi er ofte store og tar en del plass, er det mulig å få tilrettelagt slik at vi som sykler med barna våre også får plass i de få og overfylte sykkelparkeringene i sentrum?	Planforslaget inneholder konkrete løsninger for offentlig sykkelparkering. Ny kommuneplan angir størrelse på nye sykkelparkeringsplasser til 0,7x2 m. Dette gir noe bedre tilrettelegging for sykkelvogner.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
372.	Rannveig Halldorsdottir 11/12419-161		Liker veldig godt ideen om bystrand i Stavanger sentrum. Kunne også godt vært mer grøntareal med benker og plen, det er fint for barnefamilier.	Bystrand inngår i et større parkområde på Kjerringholmen.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
373.	Thomas Sjøthun 11/12419-162		Sykelbro over Vågen er ett tåpelig forslag, så også alle forslag om å fylle igjen Vågen!! Stavanger en en sjøfartsby. Vår historie handler om skipsfart og olje. Og de siste årene har Stavanger blitt en populær havn for cruise turister FORDI båtene parkerer i sentrum og folk kan gå rundt... Ikke ødelegg dette...!! Flytter vi båtene ut av byn forsvinner både turismen og siste glimt av sjøfart... På 60 tallet ville politikerene rive hele Gamle Stavanger for å bygge nytt... Heldigvis ble det stanset!! Nå bør Vågen og området rundt vernes... En kan heller finne på nye ting i andre deler av sentrum... Det er ikke så langt å gå rundt vågen...	Gangbro over Vågen utgår. Planforslaget legger opp til fortsatt bruk av Strandkaiaen til cruiseskip, samtidig som forlengelse av Steinkarkaiaen og en ny lang kai på Holmen/Kjerringholmen tilrettelegger for å ta imot større skip her for avlastning av Vågen.
374.			P huset på Jorenholmen er en skamplett for byn.. Riv det og få opp noe finere... Men må evt erstattes av ett nytt p hus... Få ett sammenhengende sentrum fra Straen senteret, gjennom Hele Romsøgården (med feks butikker, en stor mathal på gateplan, osv...	Parkeringsanlegget på Jorenholmen er foreslått flyttet til Fiskepiren. Jorenholmen er avsatt til offentlig tjenesteyting inkludert kultur- og idrettsformål.
375.			Tett igjen de j...a vannrennene på tusenårsplassen, få opp noe trær/busker! Vennrennene er bare til skade for folk som snubler i disse.	Det pågår eget arbeid i regi av KMU vedr. Tusenårsplassen.

376.			Klubbgaten kan bli gågate. Busser kan finne alternative trasseer.. Tunnel under bergelandsgata, grav ned trafikken gjennom Kannik... Utvid og endre byen i alle retninger men ikke rør Vågen området...	Klubbgata foreslås stengt for biltrafikk, men opprettholdes som kollektivgate samtidig som forhold for gange- og sykkel forbedres. Trafikken er opprettholdt i dagen. Biltrafikken er redusert til ett felt i hver retning, og tilsvarende kollektivfelt som del av Bussveien. Med unntak av en utvidelse av Skur 6 mot nord, er det ingen forslag til endring av Vågen.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
377.	Mats Stangeland og Kristine Kaada 11/12419-164		Det er med glede vi har sett at utvikling av Holmenområdet står sentralt i sentrumsplanen. Likeså har det vært nevnt en visjon om en mindre trafikkert sentrumskerne. Under følger et forslag som kan være et viktig bidrag i etableringen av Holmen som et knutepunkt for boende og næringsliv. Samtidig – med enkle grep – vil man oppnå å få all busstrafikk bort fra middelalderbyen, dvs Byparken, Kongsgata og Klubbgata. Man trenger dermed ikke å oppgradere veidekke/brastein i Kongsgata, som tidligere har vært diskutert og funnet svært ressurskrevende. Forslaget krever ingen større forandringer i infrastruktur enn at man ser med nye øyne på Stavangers bussrutenett. Det er å forvente at et voksende Stavanger trenger en supplerende busstasjon i tillegg til Byterminalen. Dette er noe mange andre byer har vært igjennom som en naturlig del av sentrumsutviklingen, for Stavanger er det uunngåelig og viktig å ta tak i før det bremser byen. Vi mener at det bør etableres et nytt bussknutepunkt i Holmenområdet, la oss kalle det 'Holmen Stasjon'. Dette trenger ikke være mer enn et etablert område med bussoppstillingsplasser, men må være stort nok til at det oppfattes som et referansepunkt blant våre innbyggere.	Forsøk med nye ruter rundt Holmen gav lite passasjertrafikk. Kollektivtraseene er opprettholdt i planforslaget. Veinettet på Holmen er lite egnet til å bruke som del av hovedkollektivnettet. Kollektivtrase i Klubbgata gir kollektivdekning (500 m) på hele sentrumshalvøya.

			Hovedtanken er at all busstrafikk til og fra Storhaug og Byøyene starter og stopper her. Det betyr at disse passasjerene vil få like lang vei til f.eks Kirkegata som reisende til Byterminalen har i dag. <i>Videre gis det en detaljert beskrivelse av forslag til traseer ut til bydelene</i>	
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
378.	Julie Katharina Vold Krause 11/12419-166		Som beboer i badedammen går jeg alltid inn til Stavanger sentrum hvis jeg skal inn til byen, så dette gjelder ikke meg direkte. Jeg mener at det ikke er det rette å stenge klubbgata for trafikk. Den største utfordringen som fører til treg trafikk i området er gangfeltene i området som er rett foran parkeringshuset. Treg innkjøring i parkeringshuset får også kø følger. Innkjøring uten bom vil kunne effektivisere innkjøringen. Få opp lys på gangfeltet utenfor magasin blå/mediehuset slik at det iallefall er mulig for biler å kjøre igjennom. Disse gangfeltene fører til kø fredag ettermiddag og hele lørdag.	Klubbgata foreslås stengt for biltrafikk, men opprettholdes som kollektivgate samtidig som forhold for gange- og sykkel forbedres. Parkeringsanlegget på Jorenholmen er foreslått flyttet til Fiskepiren.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
379.	Jan Kleven 11/12419-171	Havn og havnebasseng	Hvis sentrum trenger mer plass og vi samtidig vil beholde byens gamle sentrum best mulig, må nytt land i havnebassenget være veien å gå.	Planforslaget anbefaler en større utfylling på Holmen, og enkelte mindre utfyllinger i Østre havn.
380.		Bro over Vågen	Forslaget om brokryssing av Vågen virker søkt, nærmest som løsningen på et ikkeeksisterende problem.	Gangbroen over Vågen utgår.
381.		Åpen planprosess	Har planavdelingen spurt byens innbyggere før de begynte planarbeidet, eller har de funnet på alt selv, utfra innfallsmetoden?	Det har vært en åpen planprosess med svært god deltagelse.
382.		Torget	Har dere vurdert å rive "Hetlandsbanken" for å skape et nytt torg, til erstatning for det som gikk tapt da vi bygde festplassen?	«Hetlandsbanken» er nylig vurdert ifm Plan 2222 Sentrumshalvøya og opprettholdes som i dag.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
383.	Erik Leirvik 11/12419-172		Å stenge av vågen med en gangbro vi ikke har bruk for er meningsløst.	Gangbroen over Vågen utgår.
384.			Bro fra Storhuag til museområdet ser jeg heller ikke vits i.	Gang- og sykkelbro over Lagård ligger fortsatt inne i planforslaget.

385.			Derimot bør klubbegata stenges for all trafikk inkludert offentlig transport. Rust opp dette området med flere kafeer og butikker på begge sider av veien.	Klubbegata foreslås stengt for biltrafikk, men opprettholdes som kollektivgate samtidig som forhold for gange- og sykkel forbedres.
386.			Dess mere bygg ved fiskepiren dess bedre, vi trenger noe som stenger for den sure vinden oppover torget.	Det er ikke foreslått ny bebyggelse ifm Fisketorget.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
387.	Randi Kallestén 11/12419-148		Bra: sykkelbro fra Storhaug til Våland. Bra å lage egne sykkelveier separat fra gangveier.	Gang- og sykkelbro over Lagård ligger fortsatt inne i planforslaget.
388.			Dårlig: Gangbro over Vågen er helt unødvendig. Alle klarer å gå rundt. Om kommunen ikke har råd til å drive skolene, barnehager og sykehjem skikkelig engang er det helt hull i hodet å i det hele tatt vurdere Vågen-bro og sandstrand i sentrum.	Gangbroen over Vågen utgår.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
389.	Miroslava Muranova 11/12419-155	Støy	I planen mangler konsekvensutredning av planforslaget i forhold til støy og forurensning for området Kannik, slik det er gjort for de andre områder. Med tanke på at Kannik er området med størst trafikk- og forurensningsproblem i byen, er dette uforståelig. Planen mangler ellers forslag til tiltak som kan øke kvaliteten på bomiljø i Kannik. Ved eventuell utvidelse av Madlaveien bør det foreligge støykart og forslag til avbøtende tiltak. Det mangler også effektiv støyskjerming av St. Svithun park i Kannik.	Området er nå konsekvensutredet mht. støy og forurensning, samt øvrige tema.

390.			Planen legger opp til nedbygging av St. Svithun park i Kannik for å utvide Madlaveien. Kommunen har ansvar for å ta vare på eksisterende sentrumsnære friområder. Det vil være særdeles viktig å beholde friareal for å tilfredsstille behov for friareal for nye boliger som planlegges langs Madlaveien. Det er knyttet en heftelse til parken, der det heter at parken ikke må bebygges. Ifølge gjeldende reguleringsplan 2192 Eiganestunellen, skal en annen del av parken tas til å lage en sykkelvei. Kommunen må se på reguleringsplaner helhetlig og finne en løsning som ikke innebærer så kraftig nedbygging av parken. Mulig løsning er å lage sykkelvei kun langs Madlaveien i stedet for parallelt med Solagata planlagt i plan 2192. Det virker ikke å være samsvar i planene når det i Sentrumsplanen planlegges hovedsykkelvei gjennom Tjodolvsgt og samtidig med planer om å beskjære Svithun-parken på to sider med sykkelvei.	Planforslaget berører ikke St. Svithun parken.
391.			Ifølge planen er ingen bygg i område E, som foreslås sanert, underlagt spesielt vern. Dette kan ikke stemme, da Sanitetsforening er på kulturminnelista som objekt nr. 98., og er underlagt vern.	Sanitetsforeningen er ikke foreslått til omforming i dette planforslaget.
392.			Det bør være klare begrensninger av byggehøyde i områder E (Kannik). Det er per i dag opp til 4-etasjers byggehøyde i området. Eventuelt høyere bygg enn dette vil framstå som skjemmende vegg som stjeler lys og utsikt og skaper unaturlig skille mellom områdene Kannik og Våland.	Byggehøyden er i hovedsak begrenset til 4-5 etasjer langs Madlaveien.
393.			Den beste framtidige løsning vil selvfølgelig være alternativet med å legge biltrafikken under bakken siden området allerede er mest forurenset i Stavanger.	Trafikken er opprettholdt i dagen. Biltrafikken er redusert til ett felt i hver retning, og tilsvarende kollektivfelt som del av Bussveien.
NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
394.	Olav Vige 11/12419-160		Det er en del positive trekk i planen. Men noe negativt er det også. Det skinner klart gjennom at kommunen har som ønske og plan om å gjøre det vanskeligere for vanlige folk å kunne komme seg til sentrum. Dette kommer klart frem også i dette dokumentet. De mange restriksjoner vil klart føre til at sentrum mister sin sentrale funksjon i dagliglivet for folk. Det er da lenge siden sentrum har vært fylkets viktigste handelssenter. Forus er klart dominerende og kommer til å bli det i all fremtid.	Planen legger opp til løsninger som nettopp skal gjøre sentrum mer tilgjengelig, uansett hvilket transportmiddel man ønsker å benytte.

			Særlig med henblik på at det offentlige planlegger en massiv utbygging av boliger i Forus området og i tillegg til vil lage Forus om til et sentrum. På grunn av dette vil sentrum aldri bli det samme. Dette gjelder selvsagt også Sandnes sentrum. Dette vil kraftig forsterke seg hvis og når de nye bomringene medfører en kraftig skatteøkning og folk kommer til i større grad bruke sine lokale handelsområder som sentrum, Hinna, Hundvåg, Madla, Tasta, Lillevåg, Sandnes, Forus, etc. Folk kommer til i større grad handle lokalt og uten å kjøre gjennom noen bomring for å handle. <i>Gir videre en inngående beskrivelse av en rekke trafikkale forhold i planen som han mener vil svekke sentrum ytterligere.</i>	
--	--	--	---	--

5. Innspill uten direkte tilknytning til planforslaget

NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
395.	Alf-Kristian Aune 11/12419-163	Utfylling mv.	Bygge/investere i akvarium der hvor Jorenholmen parkering er og eventuelt bygge videre med fornybar ide / lekepark. Da har man flott akse av fortid - nåtid med hav/fisk - olje - fornybart. Cruise turister kan gå blå promenade til disse. I Bergen må de busses/kjøres grunnet avstand.	Jorenholmen er avsatt til offentlig tjenesteyting inkludert kultur- og idrettsformål.

NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
396.	Atle Brokjøb 11/12419-167		Lag en molo som skjermer for nordavinden og store bølger for nordvesten. Gjerne kombinert med et flott kommunalt bygg som tar halve vågens bredde. På innsiden kan man ha en stor scene/fritidsplass. Bygget vil bidra til mindre skader ved stormflo samtidig som at indre vågen blir bedre skjermet. Bro kan kanskje lages på lengre sikt, i så tilfelle, lag vippebro som i Tønsberg slik at seilbåter og større båter som Sandnes kan komme inn og ut noen ganger i døgnet. Bort med Cruisebåtene slik at Stavangers innbyggere kan få TILBAKE byen.	Planen beskriver en løsning for flomvern, men gangbro/molo i Vågen er tatt ut.

			<i>Gir videre en nærmere beskrivelse av fasiliteter i tilknytning til moloen/bru.</i>	
--	--	--	---	--

NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
397.	Ingvil Trana 11/12419-169	Arbeidsplasser	Få kontorer og noe av oljens arbeidsplasser til sentrum! Bygg gjerne høybygg i sentrum for å få dette til som Oslo har gjort i feks Bjørvika ved Operaen. Arbeidsplasser i sentrum gjør at Stavanger ikke er en spøkelsesby om dagen, folk lunsjer på restaurant, osv. Det å samle så mange arbeidsplasser på Forus har vært en stor bommert, både mht biltrafikk og et dødt sentrum.	Planen legger til rette for et betydelig antall nye arbeidsplasser i sentrum.

NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
398.	Wendy Wong 11/12419-170	Programmering	Gjerne åpne en koreansk restaurant som har koreansk BBQ. Eller Wagamama :-)	Godt forslag, men KDP Stavanger sentrum omfatter ikke konkret hvilke spisesteder som skal etableres.

NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
399.	Janne Børve 11/12419-157		Ønsker/foreslår en fin og god lekeplass / park sentralt i sentrum.	Vurderes som ivaretatt spesielt på Holmen, Østre- og Vestre havn, Stasjonsområdet og i Paradis. Planen foreslår også flere pocket parks som vil kunne være egnet for lekeplass.

NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
400.	Johnny Furre 11/12419-151		Hvorfor planter dere ikke bare en 10-12 trær nederst på torjå for å holde den verste sure vinden i sjakk? Hvorfor må dette ta så lang tid? Dere var inne på noe med blomsterkassene, men så forsvant de? Torjå slik den ligger i dag, kommer aldri til å bli brukt til noe annet enn søppeldunk, med mindre den gjøres	Arbeid med Torget pågår i regi av BMU.

			noe mer koselig. Trær, leegger, sittegrupper, klatrevegg? lekestativ? XL sjakkbrett? Mulighetene er mange, kun fantasien (og byråkrati) setter begrensninger.	
--	--	--	---	--

6. Merknad mer utformet som spørsmål

NR	Avsender/Dok.nr.	Deltema	Innspill	Svar
401.	Arnfinn P. Aksland 11/12419-165		Som beboer i "C2" skal jeg ha klarhet i hva som, i punkt 4.2.5, menes med; "Utvalgte eiendomer kan med fordel omformes med nye infill-prosjekter (C1-C7) som bidrag til et samlet løft av Bergelandsgata som Sentrumsgate"? Har dere plutselig planlagt å bygge på vårt bygg og sammeie for å få mer næringslokaler i Bergelandsgata? Dette stiller jeg meg undrende og negativ til, hvis jeg har forstått riktig.	C2 er tatt ut av planforslaget.