

---

Til  
Samarbeidspartnere

Kopi til

Fra  
Stein Racin Grødem

Direkte telefon  
+47 92436228

Direkte epost  
srg@forus.no

Referanse  
18-1215

Dato  
01.07.2018

---

Side 1 av 28

## IKDP Forus - Gjennomgang av forslag til kommunedelplanens arealdel

Kommunedelplanens arealdel omfatter plankart, bestemmelser og planbeskrivelse hvor det framgår hvordan nasjonale mål og retningslinjer, og overordnede planer for arealbruk, er ivaretatt.

Kommunedelplanens arealdel fastsetter framtidig arealbruk for området og er ved kommunestyrets vedtak bindende for nye tiltak eller utvidelse av eksisterende tiltak som nevnt i pbl. § 1-6, jfr. pbl. § 11-6.

Det at arealdelen gis rettskraft medfører at en må stille de samme krav til utformingen av arealdelen som en stiller til utformingen av lover som vedtas av Stortinget.

Videre følger det av legalitetsprinsippet og læren om myndighetsmisbruk at kommunene ikke kan gi arealdelen et innhold som ligger utenfor Plan- og bygningslovens formål og bestemmelser.

I nedenstående vil det bli gitt kommentarer til enkelte bestemmelser og plankartet.

### 1 Generelle bestemmelser og retningslinjer

#### 1.1 Planens virkeområde (pbl. § 11-6)

a. *Kommuneplanene i Sandnes, Sola og Stavanger sine bestemmelser og retningslinjer gjelder for områder med bebyggelse og anlegg innenfor planområde, med unntak av følgende tema som håndteres med egne bestemmelser i IKDP Forus:*

1. generelle bestemmelser og retningslinjer
2. bestemmelser og retningslinjer til næringsformål
3. bestemmelser og retningslinjer til kombinert formål
4. bestemmelser og retningslinjer til handelsformål
5. bestemmelser til andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg
6. bestemmelser og retningslinjer til samferdselsanlegg
7. bestemmelser og retningslinjer til grønstruktur
8. bestemmelser og retningslinjer for LNFR-områder
9. bestemmelser og retningslinjer til hensynssoner

*Ved motstrid gjelder bestemmelsene i IKDP Forus foran kommuneplanens ordinære bestemmelser.*

- b. Byggesaker og rammeavtaler og igangsettelsestillatelser som ligger til grunn ved ikrafttredelse av IKDP Forus videreføres. Nye eller endrede reguleringsplaner og byggesaker/rammeavtaler skal utvikles i tråd med IKDP Forus.*

#### **Kommentarer**

Det skal innledningsvis bemerkes at «virkeområde» ikke er det samme som «rettsvirkninger». Overskriften på dette punktet burde derfor ha vært «**Planens rettsvirkninger (pbl. § 11-6)**».

Denne bestemmelsen er uklar fordi den ikke er presis nok på om en med henvisning til «Kommuneplanene» mener bare gjeldende kommuneplaner eller også fremtidige kommuneplaner.

At IKDP Forus skal gjelde foran gjeldende kommuneplaner er uproblematisk. Dette følger av pbl. §§ 1-5 annet ledd og 11-6 som sier at ny kommune(del)plan går foran gammel kommuneplan. Derimot er det mer usikkert om en kan binde fremtidige kommunestyre med å vedta at IKDP Forus skal gjelde foran fremtidige kommuneplaner. En slik løsning kan ikke utledes av pbl. § 11-6.

Det skal også bemerkes at pkt b. fremstår som særdeles uklart. Dersom en erstatter «Byggesaker» med «Byggetillatelser» og «rammeavtaler» med «rammetillatelser» gir bestemmelsen mer mening, men fremdeles er det uklart hva som menes med «*ligger til grunn*» og «*skal utvikles i tråd med IKDP Forus*».

**Det foreslås at dette punktet slettes evt. erstattes med en henvisning til pbl. §§ 1-5 og 11-6.**

## **1.2 Oppfølging av IKDP Forus i kommunene**

*Gjennom planstrategiene til de tre kommunene Sandnes, Sola og Stavanger vurderes alltid i fellesskap behov for revisjon av IKDP Forus. Her drøftes også avvikende praksis i oppfølging av planen.*

- a. Planstrategiene kan avklare at justeringer av innhold i IKDP Forus kan skje ved revisjon av kommuneplanene hvis kommunene er enige og likelydende forslag innarbeides gjennom hele planprosessen i alle kommuneplanene.*
- b. I plansaker der en kommune vurderer avvik fra IKDP Forus, sendes planen på høring til de to andre kommunene. Avvik tillates dersom nabokommunene gir tilslutning gjennom uttalelse.*
- c. I byggesaker der en kommune vurderer dispensasjon fra IKDP Forus, sendes saksutredning til de to andre kommunene for uttalelse, før vedtak fattes.*

#### **Kommentarer**

Det antas at denne bestemmelsen er hjemlet i . § 9-6 som sier at:

*Partene i et interkommunalt plansamarbeid bør inngå avtale om gjennomføring av planer som er vedtatt på grunnlag av slikt samarbeid, når det er behov for samordning av bruk av virkemidler for gjennomføring.*

*Dersom en kommune eller regional planmyndighet ensidig ønsker å endre en plan etter kapitlet her, skal de øvrige deltakende og berørte parter få skriftlig varsel om dette før planarbeidet starter.*

I Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) sies det følgende om denne bestemmelsen på side 206:

*I forbindelse med kommunenes gjensidige forpliktelse til gjennomføring reiser det seg også spørsmål om hvorvidt – og ev. under hvilke vilkår – en kommune kan fravike en vedtatt plan. En kommune vil av ulike årsaker kunne ønske å endre eller fravike en plan etter noen tid. Politiske prioriteringer kan f.eks. endre seg etter et kommunevalg. Hensikten med forpliktende avtaler er nettopp å forhindre endringer som vil undergrave en felles gjennomføring av vedtatte planer. Også utenom avtalene bør det ligge visse bånd på adgangen for en kommune til å gå bort fra tidligere planer, av hensyn til de andre kommunene og fellesskapet. Dette er begrunnelsen for regelen i andre ledd. Den pålegger en kommune eller regional planmyndighet som ensidig ønsker å endre en plan, å gi de øvrige deltakende og berørte parter skriftlig varsel om dette før kommunen starter sitt planarbeid med sikte på endring. Dette vil gjøre det mulig for de andre partene å melde inn sine synspunkter tidlig i prosessen, f.eks. i forbindelse med utarbeidingen av et planprogram. Det kan naturligvis aktualisere at det tas opp arbeid med endringer også i andre kommuner eller innenfor det interkommunale plansamarbeidet som helhet.*

Lovgiver legger opp til at partene i plansamarbeidet bør inngå en avtale om gjennomføring av felles planer. Endring av felles planer skal skje på vanlig måte med unntak av at dersom en kommune ønsker å endre planen skal han varsle de samarbeidende partene før planarbeid som har til hensikt å endre planen igangsettes. Det er ingenting som tyder på at lovgiver her har tenkt seg at kommunene kan gi fra seg sin reguleringsmyndighet ved å gi nabokommunene vetorett. Det er heller ikke anledning til å velge prosedyre for endring av IKDP Forus som avviker fra de ordinære reglene for endring av kommuneplaner.

For øvrig skal det bemerkes at viljesytringer fra kommunene om hvordan de skal samarbeide om planer i fremtiden ikke har noen plass i kommunedelplanens arealdel. Slike formuleringer hører hjemme i en avtale om gjennomføring av plan (pbl. § 9-6) eller i samfunnsdelen.

**Det foreslås at hele bestemmelsen tas ut da den er i strid med pbl. § 9-6 og etter sin art hører hjemme i samfunnsdelen.**

### **1.3 Retningslinjer om oppfølging av IKDP Forus i kommunene**

*Bestemmelser og plankart for følgende bør endres gjennom revisjon av IKDP Forus:*

1. *Avgrensing og plassering av nye kjerneområder og/eller senterområder med tilhørende bestemmelser.*
2. *Områder og bestemmelser for handel og tjenesteyting.*

### 3. Bestemmelser for parkering.

#### Kommentarer

De foreslåtte retningslinjene inngår ikke i lovens opplisting av hva kommunene kan vedta bestemmelser om, jfr. pbl. § 11-9. For øvrig er også dette en bestemmelse som i beste fall hører hjemme i samfunnsdelen.

Lokalisering av handel og endring av regional planbestemmelse knyttet til temaet, er forhold som skal vurderes i pågående rullering av Regionalplan for Jæren.

**Det foreslås at hele bestemmelsen tas ut da den er i strid med pbl. § 11-9 og etter sin art hører hjemme i samfunnsdelen. Dersom pkt.2 i retningslinjen over skal stå, bør vedtak av IKDP Forus avventes til ny regional planbestemmelse er vedtatt.**

## 1.4 Vann og avløp

### 1.4.1 Overordnet (pbl § 11-9, pkt. 3 og 8)

- a. *Utbygging skal ikke medføre økt eller raskere avrenning til innsjø, vassdrag eller eksisterende avløpssystem.*
- b. *Utbygging skal ikke medføre utslipp til sjø, innsjø eller vassdrag som kan ha negativ påvirkning på vannmiljøet.*
- c. *Overvann skal normalt gis avløp gjennom infiltrasjon i grunnen og i åpne vannveier.*
- d. *Det skal i reguleringsplan sikres tilstrekkelig areal for overvannshåndtering. Areal for overvannshåndtering kan inngå som del av felles uteoppholdsareal/lekeareal/grønnstruktur. Areal til overvann håndteres på egen tomt.*
- e. *Tiltak i og langs kanalen skal ikke redusere kanalens kapasitet.*
- f. *Bakkeparkering og kjøreareal på eiendommene etableres med permeable flater.*

#### Kommentarer

I punkt c. over kreves det at overvann normalt skal gis avløp gjennom infiltrasjon i grunnen og i åpne vannveier. Grunnforholdene på Forus er mange steder av en slik art at infiltrasjon i grunnen ikke er mulig. Forus-området er dessuten relativt flatt, og det kan være utfordrende å oppnå tilstrekkelig fall for avløp gjennom åpne vannveier på lengre strekninger.

I punkt f. over kreves at bakkeparkering og kjøreareal på eiendommene skal etableres med permeable flater. Det antas at dette punktet henger sammen med punkt c., hvor det kreves at overvann gis avløp gjennom infiltrasjon. Jfr. kommentaren i avsnittet over, er Forus-området lite egnet for infiltrasjon i grunnen.

**Punkt c. og f. foreslås tatt ut, da det vurderes at øvrige punk i bestemmelsen sikrer en god håndtering av overvann i planområdet. Detaljering av løsninger kan da tilpasses hver enkelt tomt/område.**

### 1.4.2 Innslag av blågrønn faktor i alle byggeområder

I detaljregulering eller byggetiltak, der krav til blågrønn faktor ikke er fastsatt, skal følgende minimumsnorm for blågrønn faktor legges til grunn:

- a. Kjerneområder 1-4: 0,7.
- b. Øvrige områder: 0,4

#### Kommentarer

Fra Blågrønn faktor Veileder byggesak:

*Blågrønn faktor (BGF) er et verktøy som sikrer forutsigbarhet for utbygger mht. krav til uterom når det gjelder vannhåndtering, vegetasjon og biodiversitet i byggesaksprosjekter.*

*Rammekravet stilles for å sikre minimum overvannshåndtering og vegetasjon i henhold til gjeldende lover og retningslinjer.*

[...]

*Metoden skal i første omgang sikre potensial for vekst og vannhåndtering, deretter får man poeng for bearbeiding/bevaring av terrenget og vegetasjon.*

*Verktøyet skal bidra med å sikre at slike overvanns- og vegetasjonskvaliteter ivaretas av utbygger på den enkelte tomt gjennom kompensasjon for tap av grønne arealer og permeable flater (flater som gir mulighet for infiltrasjon).*

*Formålet med blågrønn faktor er å motivere utbygger til ivareta og øke innslaget av forskjellige blågrønne kvaliteter i uterom, slik som åpen overvannshåndtering og bevaring/planting av trær.*

[...]

I IKDP Forus er bestemmelsen plassert under Vann og avløp, og det antas derfor at det er overvannshåndteringen som er hovedårsaken til at det stilles krav til Blågrønn faktor i IKDP Forus. Det stilles relativt strenge krav til blågrønn faktor, særlig for kjerneområdene, og det må forventes at det tilkommer utbygger økte kostnader for å tilfredsstille kravene, sammenlignet med en utbygging uten disse kravene.

Jfr. kommentarer til bestemmelsen pkt. 1.4.1 Overordnet, er infiltrasjon i grunnen lite egnet som metode for overvannshåndtering på Forus. Foruskanalen er derfor et viktig tiltak for overvannshåndtering på Forus, og alt overvann fra Forus ledes via rør til Foruskanalen. Kostnaden med å etablere en robust overvannshåndtering på Forus er derfor allerede tatt, og skal ikke måtte tas på nytt.

**Bestemmelsen foreslås tatt ut, da det vurderes at formålet med bestemmelsen (å sikre en robust overvannshåndtering) allerede er løst på Forus.**

#### 1.4.5 Vannkvalitet (pbl § 11-9, pkt. 3 jfr. § 27-1)

- a. *Vannkvaliteten i Forus-vassdraget må sikres.*
- b. *For overvann fra E39 og andre veier med ÅDT over 8 000 må rensing foregå så nært opp til kilden som mulig og ved minimum to av tre hovedprosesser:*
  1. *Sedimentasjon av partikkelbundne forurensninger i dammer*
  2. *Filtrering, binding og nedbrytning av forurensninger i jord/filtermasser*
  3. *Utløp fra rensепarker til fremtidige vannløp gjennom Forus må sikres ytterligere rensing og filtrering før utløp i dobbeltprofilet.*
- c. *Vann fra veier, parkeringsanlegg og parkeringsflater skal ledes gjennom rensепark eller grønn rabatt før utløp til kanal.*

#### *Kommentarer*

Også her er det slik at pbl. § 11-9 første ledd pkt. 3 ikke gir hjemmel til å vedta bestemmelser med det innhold som her skisseres. Bestemmelsen henviser til pbl. § 18-1 som gir klare begrensninger på hva kommunene kan kreve med hjemmel i pbl. § 11-9 første ledd pkt. 3.

De utfordringer som her søkes løst faller inn under forurensningslover og ikke pbl. Med hjemmel i forurensningslovens § 11 kan det f.eks. stilles vilkår til en utslippstillatelse dersom en ønsker å få kontroll med en forurensende virksomhet.

For øvrig skal det bemerkes at hovedutfordringen med vannkvaliteten i Forus-vassdraget er tilførsel av næringsstoffer fra omkringliggende landbruksområder. Dette problemet må løses i landbruksområdene. «Polluter pays» er det gjeldende prinsipp i miljøretten og går i hovedsak ut på at det er forurenseren selv som har ansvaret for forurensningen og skal sørge for opprydding.

**Det foreslås at hele bestemmelsen tas ut da den er i strid med pbl. § 11-9 første ledd pkt. 3, jfr. pbl. § 18-1 og etter sin art hører inn under Forurensningsloven.**

#### **1.4.6 Retningslinje om dimensjonering/beregningsregler**

- a. *All dimensjonering av overvannshåndtering på Forus skal skje i tråd med retningslinjer for overvannshåndtering Forus.*

#### *Kommentarer*

Det er ikke oppgitt hva som er hjemmelen for å utarbeide denne type retningslinjer. Det gjøres her oppmerksom på at pbl. § 11-9 første ledd pkt. 3 henviser til pbl. § 18-1 som gir klare rammer for hva retningslinjene evt. kan inneholde.

**Disse retningslinjene kan få stor betydning for den videre utviklingen av området. Planforslaget burde derfor ikke blitt sendt på høring før retningslinjene er klare.**

#### **1.5 Rekkefølgekrav (pbl § 11-9, pkt. 4)**

- a. *Rammesøknad innenfor feltene KJ2J og KJ2K kan ikke godkjennes før Forusbeen stenges jfr. hensynssone krav om felles plan H810 i bestemmelsenes kap. 2.8.2.*

- b. *Tiltak skal være gjennomført eller sikret gjennomført, før det gis rammetillatelse til utbygging i delområde/kjerneområde som tiltaket viser til. Se tabell 1, figur 1 og figur 2.*

### **Kommentarer**

Iht. punkt a. kan ikke områdene KJ2J og KJ2K bygges ut før Forusbeen stenges. Delområdene KJ2J og KJ2K vil være viktige områder med tanke på utvikling innenfor kjerneområdet Koppholen, da de grenser til både urban akse og parkdraget langs Foruskanalen. Samtidig er stenging av Forusbeen et tiltak som har store kostnader og ringvirkninger, og som sannsynligvis vil kreve "modning" før det kan gjennomføres.

### **Punktet foreslås tatt ut, da det står i fare for å hindre utvikling av de sentrale delene av kjerneområdet Koppholen i mange år.**

Kommunen kan uavhengig av arealformål vedta bestemmelser til kommuneplanens arealdel om rekkefølgekrav for å sikre etablering av samfunnsservice, teknisk infrastruktur, grønnstruktur før områder tas i bruk og tidspunkt for når områder kan tas i bruk til bygge- og anleggsformål, herunder rekkefølgen på utbyggingen, jfr. pbl § 11-9, pkt. 4.

Denne bestemmelsen er en videreføring av tilsvarende bestemmelser i pbl. 1985 § 20-4 annet ledd bokstav b). I Ot.prp. nr. 56 (1984-1985) er det på side 113 sagt følgende om denne bestemmelsen:

Av hensyn til kommunenes økonomi er det nødvendig med en slik hjemmel for kommunen til å styre utbyggingen i takt med etablering av samfunnstjenester som elektrisitetsforsyning, kommunikasjon, vann- og avløpsforhold, helse- og sosialtjeneste m.v.

Det kan gis bestemmelser om rekkefølge og tidsrekkefølge for utbygging av ulike byggeområder, herunder om samtidig ferdigstilling av boliger og anlegg og fellestiltak som skoler, barnehager, lekearealer, sykkel- og gangveger m.v. Slike bestemmelser kan også brukes for å sikre at område som er regulert til utbyggingsformål ikke kan bebygges før tilfredsstillende vannforsyning, kommunikasjon, elektrisitetsforsyning og tilgang på samfunnstjenester er etablert.

Krav om rekkefølge og tidsplan for utbygging av ulike byggeområder sikrer at tiltakene innenfor planområdet skjer på en koordinert og hensiktsmessig måte. Slik bestemmelse kan sikre sammenhengen i områdene som skal bebygges etter reguleringsplanen. Planen kan derfor utformes slik at de enkelte tiltakene får en rekkefølge og størrelse som gjør at området fungerer best mulig, jfr. Rundskriv H-05/02.

Kravet til forsvarlig saksbehandling tilsier at det skal foretas en kvalifisert vurdering av hvorvidt det er behov for ny/utbedret samfunnsservice, teknisk infrastruktur, grønnstruktur og om etableringen av denne/disse er nødvendig for å få planområdet til å fungere.

Rekkefølgebestemmelser er i utgangspunktet ment å hindre at en bestemt utbygging gjennomføres før visse vilkår er oppfylt. De er derimot ikke ment å være krav om at det er den private utbygger som skal bekoste de i utbyggingen viste fellestiltak.

Forus er et etablert næringsområde med all den infrastruktur som er nødvendig for å få området til å fungere på en god måte. Dersom det skal vedtas nye rekkefølgebestemmelser i forbindelse med IKDP Forus så er det fordi ny eller endret arealbruk krever ny infrastruktur eller høyere kapasitet i eksisterende infrastruktur.

Et gjennomgående problem med de foreslåtte rekkefølgetiltakene er at det ikke gis noen begrunnelse for hvorfor de aktuelle tiltakene er nødvendige. Det er heller ikke foretatt noen vurdering av kostnadene med å etablere den foreslåtte infrastrukturen. Resultatet er da at det ikke er mulig å foreta noen vurdering av om de rekkefølgekravene som stilles er innenfor de rammer som er nevnt innledningsvis i denne kommentaren.

Planforslaget går i hovedsak ut på å redusere utnyttelsesgraden i området (i forhold til gjeldende regulering), sterkt begrense muligheten for kontorbebyggelse samt fjerne muligheten for å etablere handelsvirksomhet (Detaljhandel med biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i Stavanger og deler av Sandnes delen av planforslaget). I sum tilsier disse grepene at det ikke skal være behov for noen ny infrastruktur ut over den som allerede er etablert for å betjene et område som i gjeldende planer har høyere utnyttelse, mer kontor og mulighet for handel/forretning.

Det er et grunnleggende krav at saksbehandlingen ved alle forvaltningsorganer skal være forsvarlig. Reglene om utredning og kontradiksjon, samt betryggende og begrunnet vurdering av saksmaterialet er alle utslag av dette generelle forsvarlighetskravet, jfr. SOMB 2011 506.

#### **Kravene til forsvarlig saksbehandling er ikke oppfylt mht. rekkefølgebestemmelser i forslaget til IKDP Forus.**

Den mangelfulle utredningen har ført til at det foreslås tiltak som ikke er gjennomførbare. Forus Næringspark har for egen del engasjert Cowi og Multiconsult til å foreta en analyse av hva det vil koste å gjennomføre rekkefølgetiltak nr. 24 «*Nytt kanalmiljø/tversnitt langs Forusbeen i delområde B / kjerneområdet Koppholen*». Konklusjonen er at det vil koste kr. 225 mill. å klargjøre den 30 meter brede traseen for et nytt kanalmiljø. Kostnadene med selve opparbeidelsen er ikke tatt med i dette regnestykket.

Det er til sammen ni blågrønne tiltak som har om lag det samme kostnadsbildet. Det betyr at det til sammen vil koste ca. **2 mrd.** å klargjøre traseene for nye kanalmiljø.

Videre foreslås det å omregulere 336,8 daa fra næring til grønnstruktur og gjøre opparbeidelsen av disse strukturene til rekkefølgetiltak. Kostnaden med innløsning av disse arealene vil ligge på ca. **1,2 mrd.** Det skal her bemerkes at det foreslås å etablere en hensynssone (H 540\_2) som i realiteten gjør en tredjedel av Statoil sin tomt på Forus vest ubebyggelig ([se også kommentar til punkt 9.3 Retningslinjer for hensynssone grønnstruktur](#)).

Ovenstående må også sees i forhold til at utnyttelsen i planområdet reduseres med 548 100 m<sup>2</sup> BRA. Disse arealene har en verdi på ca. **1,3 mrd.** Se kommentar til punkt 3.4.

Rekkefølgebestemmelsene er ikke ment å være et redskap til finansiering av infrastruktur. Lovgiver har likevel erkjent at rekkefølgetiltakene må finansieres og at hele eller deler av



kostnaden kan belastes grunneiere og utbyggere i planområdet via utbyggingsavtaler og såkalte områdemodeller. Formuleringen om at «Tiltak skal være gjennomført eller sikret gjennomført, før det gis rammetillatelse» er tatt inn i bestemmelsene for å muliggjøre bruk av en områdemodell.

En forutsetning for å kunne belaste grunneiere og utbyggere kostnader med rekkefølgetiltak er at det er forholdsmessighet mellom det som ytes fra kommunen (i form av planvedtak og direkte finansiering) og det som ytes fra grunneiere og utbyggere (i form av kostnadsbidrag).

Dersom planforslaget vedtas vil redusert utnyttelse og endret arealbruk føre til verdinedgang på eiendommene i planområdet. Konsekvensen av dette er at det ikke er anledning til å belaste planområdet med kostnader til ny infrastruktur fordi det ikke er forholdsmessighet mellom ytelsene. Denne infrastrukturen må i så fall bekostes av kommunene.

#### Kommentarer til øvrige konkrete rekkefølgetiltak

Tiltak	Kommentar
<b>2. Forbindelse langs kanal mellom Næringsveien og Røynebergsletta</b>	<p>En gang/sykkelvei her vil ligge på tilstøtende eiendommers bakside. Forbindelsen vil derfor i beste fall være en transportetappe mot sykkelstamveien og kollektivstopp ved ny IKEA tomt. For dette strekket er det en alternativ veg langs Moseidsletta som er kortere for den som skal videre nordover på sykkelstamvegen. Dette alternativet går også foran tilliggende eiendommers fremside.</p> <p>Det går i dag en sykkel/gangsti mellom Næringsveien og Bavaria. Denne sykkel/gangstien bør forlenges ned til krysset Næringsveien-Lagerveien og videre ned til eksisterende gangfelt på nord/vest siden av Lagerveien ved kryss Christian Thorings veg. Ved krysset Næringsvegen/Lagerveien vil traseen bli koblet på gang/sykelveg under høyspentledningen.</p> <p><b>Det foreslås at dette tiltaket utgår evt. at det erstattes med nytt krav om forlengelse av eksisterende forbindelse langs Næringsveien.</b></p>
<b>4. Forbindelse sørlig del av «høyspent-parken» langs golfbanens østside fra Åsenveien til Löwenstrasse</b>	<p>Dette tiltaket fremstår som meningsløst. Det er i dag ingen annen aktivitet enn golfbane på vestsiden av Forusbeen mellom Åsenveien og Löwenstrasse. I tillegg er det en eksisterende gang/sykkelvei på østsiden av Forusbeen på det samme strekket.</p> <p><b>Det foreslås at dette tiltaket utgår fordi det i beste fall hører til en framtidig utbygging på golfbanen.</b></p>
<b>5. Undergang eller bro under/over E39</b>	<p>Gjennomførbarhet og nytte av tiltaket må vurderes. Det ligger allerede en undergang under E39 ca. 270 meter lengre sør, og en overgangsbros over E39 ca. 740 meter lengre nord. Terrengforholdene vil medføre lange ramper langs E39 som ytterligere vil forkorte avstanden mellom ny og eksisterende under-/overgang. Rampelengde vest for E39, hvor terreng ligger omtrent på nivå med motorvegen, vil bli ca. 45 meter for undergang, og ca. 75 meter for overgang. Øst for E39 ligger terrenget</p>

	<p>ca. 3 meter over motorvegen. Her vil rampe for undergang bli ca. 90 meter, mens rampe for overgang vil bli ca. 30 meter.</p> <p>Rekkefølgetiltaket er knyttet til utbygging i kjerneområdet Koppholen. Jfr. generell kommentar til punkt 1.5 Rekkefølgekrav, skal rekkefølgekravene utløses av et konkret behov. I dette tilfellet sikrer den eksisterende undergangen under E39 allerede en god forbindelse mellom kjerneområdet Koppholen og boligområdene på Gausel/Godeset. Utbygging i kjerneområdet Koppholen utløser derfor ikke behov for den nye under-/overgangen, og rekkefølgetiltaket kan ikke knyttes til utbygging her.</p> <p><b>Det foreslås at rekkefølgekravet utgår fordi planen ikke utløser behov for en ny kryssing av E39.</b></p>
<p><b>9. Forbindelse langs Löwenstrasse fra Koppholen til Svanholmen</b></p>	<p>Denne bestemmelsen gir ikke mening da koppholen ikke har noen utkjøring til Löwenstrasse. Ut fra nummereringen på kartet i bestemmelsenes Figur 2. Kan det se ut som om det er byttet om på gatenavnene Koppholen og Forusbeen.</p> <p>Det skal for øvrig bemerkes at dette er et internt rekkefølgetiltak i plan 2004138 Sandnes kommune som vil bli gjennomført ved utbygging av delfeltene B11, B12, B13 og B14.</p> <p><b>Det foreslås at tiltaket utgår da det allerede er sikret i gjeldende reguleringsplan.</b></p>
<p><b>11. Planfri forbindelse over E39 og påkobling g/s-vei i Luramyveien</b></p>	<p>Området vest for E39 er avsatt til regional grønnstruktur og langsiktige landbruksområder i Regionalplan for Jæren. Områdene er ikke tilrettelagt for ferdsel eller opphold for befolkningen. Det er uklart hvem den foreslåtte forbindelsen skal betjene, og hvilken hensikt den har. Det finnes allerede kryssingspunkt over E39 hhv. 400 meter nord for og 600 m sør for den foreslåtte forbindelsen. Disse forbindelsene gir tilgang til området vest for E39.</p> <p><b>Det foreslås at rekkefølgekravet utgår fordi planen ikke utløser behov for etablering av overgangen.</b></p>
<p><b>13. Kryssing i plan over Löwenstrasse i tilknytning til kanal</b></p>	<p>Her foreslås kryssing av Löwenstrasse i plan mellom to relativt trafikkerte rundkjøringer. Avstand mellom rundkjøringene er ca. 40 meter, og Löwenstrasse har tre felt på strekningen. Kriterier for plassering av kryssingspunkt for gående (jfr. Statens vegvesens håndbok V127) sier at kryssingsstedet ikke skal ha for mange forstyrrende elementer i synsbildet som tar bilistenes oppmerksomhet bort fra gangfeltet og de gående. Det er usikkert om dette kriteriet kan oppfylles her. Det finnes allerede et gangfelt øst for disse to rundkjøringene, samt gangfelt for kryssing over Luramyveien sør for Löwenstrasse. Disse to gangfeltene ivaretar kryssingsbehovet i området uten å komme i konflikt med kriteriene i håndbok V127.</p>

	<p><b>Det foreslås at rekkefølgekravet utgår fordi det allerede finnes kryssingsmuligheter i området som bedre tilfredsstillende kriteriene i Statens vegvesens håndbok V127.</b></p>
<p><b>15. Forbindelse langs Maskinveien mellom Lagerveien</b></p>	<p>Det er opparbeidet fortau på strekningen, men ikke tilrettelagt for sykkel. På grunn av krigsminne på gnr/bnr 15/680 er det vanskelig å utvide areal til veganlegg på denne strekningen.</p> <p><b>Det foreslås at dette tiltaket utgår av hensyn til krigsminne.</b></p>
<p><b>21. - 28. Nye kanalmiljø/tverrsnitt</b></p>	<p>Se generell kommentar til punkt 1.5 Rekkefølgekrav over.</p>
<p><b>29. – 30 Nordre og sørlig del av «Høyspentparken»</b></p>	<p>Høyspentparken (nord og sør) har vært regulert inn som en grøntstruktur siden 2005. Opparbeidelse av gang/sykkelsti er et rekkefølgetiltak i 2005 planen og dette tiltaket vil bli gjennomført av Forus Utvikling AS i gjeldende områdemodell.</p> <p>Grøntstrukturen består av arealer under høyspentledningen (eid av Forus Næringspark AS) og av arealer på tilstøtende eiendommer. I forbindelse med anleggelse av gang/sykkelvei vil Forus Utvikling opparbeide en grøntstruktur på Næringsparkens arealer. De øvrige arealene som er eid av private grunneiere og delvis bebygget med næringseiendom vil bli svært kostbare å innløse. Nyttens av mer grøntareal under høyspentledningen vil ikke stå i forhold til kostnaden.</p> <p><b>Det foreslås at den del av høyspentparken (nord og sør) som ligger på private eiendommer omreguleres til næringsformål.</b></p>
<p><b>31. "Sentralparken"</b></p>	<p>Området ligger innenfor areal som disponeres av golfbanen.</p> <p><b>Opparbeidelse av dette området bør knyttes til framtidig utbygging på golfbanen, og ikke til utbygging i kjerneområdene Koppholen og Kanalsletta.</b></p>
<p><b>32. «Stokkamyrparken»</b></p>	<p>Det foreligger ikke noen nærmere beskrivelse av dette tiltaket. Retten til kontradiksjon blir illusorisk når det ikke er sagt noe om behovet, kostnadene og nytten.</p> <p><b>Det foreslås at tiltaket tas ut inntil det foreligger en nærmere beskrivelse av behov, kostnader og nytte.</b></p>
<p><b>33. «Tvedtparken»</b></p>	<p>Tiltaket ligger i dag på en privat eiendom som er regulert til Forretning/Kontor. En innløsning og opparbeidelse av arealet vil bli svært kostbart.</p> <p>Det foreligger ikke noen nærmere beskrivelse av dette tiltaket. Retten til kontradiksjon blir illusorisk når det ikke er sagt noe om behovet, kostnadene og nytten.</p> <p><b>Det foreslås at tiltaket tas ut inntil det foreligger en nærmere beskrivelse av behov, kostnader og nytte.</b></p>

<b>34. «Kanalparken»</b>	<p>Denne eiendommen har en verdi på ca. 50 mill. Heller ikke her foreligger det noen nærmere beskrivelse av tiltaket. Retten til kontradiksjon blir illusorisk når det ikke er sagt noe om behovet, kostnadene og nytten.</p> <p><b>Det foreslås at tiltaket tas ut inntil det foreligger en nærmere beskrivelse av behov, kostnader og nytte.</b></p>
--------------------------	--

## 1.9 Beregningsmetode for tillatt bruksareal

a. Imaginære plan regnes ikke med i BRA.

### Kommentarer

Dersom det ikke kan medregnes imaginære plan for beregning av BRA for industri- og lagerbygninger vil minimumskrav til BRA vanskelig kunne oppnås.

**Bestemmelsen foreslås fjernet.**

## 1.10 Transformasjon av eksisterende bygningsmasser og byggeområder

- a. *Eksisterende bygningsmasser og byggeområder skal vurderes transformert til nye behov, før det gis tillatelse til nye bygg og utvidelse av næringsområder.*
- b. *Ved oppstart av nye planer skal forslagsstiller vurdere følgende tiltak:*
  1. *Transformasjon av eksisterende bygg.*
  2. *Utbygging på ubebygde deler av etablerte næringsområder, for eksempel restareal, parkeringsareal, eller liknende.*
- c. *Planer skal dokumentere at mulighet for fortetting og transformasjon er vurdert.*

### Kommentarer

Denne bestemmelsen sier at det skal foretas en vurdering men det blir ikke sagt noe om hva vurderingen skal gå ut på, hvilke hensyn skal tillegges vekt i vurderingen.

Det forutsettes at grunneier selv foretar de forretningsmessige valg som er best for den aktuelle driften.

**Bestemmelsen vurderes å være overflødig, da den ikke har noe reelt innhold og da dette er en selvregulerende prosess.**

## 1.11 Parkering (pbl § 11-9, pkt 5)

### 1.11.1 Bil

- a. *Det stilles krav om maksimal parkeringsdekning på 0,3 parkeringsplasser per. 100 m<sup>2</sup> BRA for næringsbebyggelse. Minst 10 % av p-plassene skal tilrettelegges for lading av elbil.*

- b. *Parkeringsanlegg er vist på plankartet og skal være offentlig tilgjengelige eller felles private anlegg.*
- c. *Innenfor regulerte områder for parkeringsanlegg kan det tillates etablert parkeringshus med flere parkeringsplasser enn maksimal parkeringsdekning for tiltaket, dersom parkeringsplassene i parkeringsanlegget er sikret offentlig tilgjengelig.*
- d. *Oppstillingsplasser for næringstransport og næringskjøretøy omfattes av parkeringsnormen. Næringsspesifikke behov, herunder oppstillingsplasser for næringstransport og næringskjøretøy kan unntas med grunnlag i mobilitetsplan og detaljplan. Detaljplan skal vise at parkeringsareal til slike formål plasseres adskilt fra ordinær parkering, og plasseres på bedriftens logistikkareal.*
- e. *Midlertidig godkjente parkeringsplasser skal ikke videreføres.*

### Kommentarer

I notat om forslag til prinsipper og bestemmelser for parkering i IKDP Forus, vises det til gjeldende og foreslåtte parkeringsnormer for Oslo, Bergen og Trondheim. Det er vist til parkeringsnormer for sentrum, tett by og åpen by. Størsteparten av Forus vil være sammenlignbart med kategorien tett by, da området ligger innenfor kollektivakse.

I punkt a. foreslås en parkeringsnorm på maks 0,3 plass per 100 m<sup>2</sup> BRA, likt for hele området og for alle næringskategorier. Normen tar utgangspunkt i sentrum og tett by i de tre andre store norske byene. Den lave parkeringsnormen begrunnes med at det i dag er overkapasitet på parkering i området, at Forus har god tilgjengelighet via Bussveien, at området skal transformeres mot bymessig utforming, og at det legges opp til tiltak i planen som vil forbedre forholdene for gående og syklende internt på Forus.

### Forus sammenlignet med sentrum

Å vise til parkeringsnormer for sentrum og ta utgangspunkt i disse ved fastsetting av parkeringsnorm for Forus blir ikke riktig. Et sentrumsområde vil som regel ha langt bedre kollektivdekning, flere beboere og en større miks av tilbud enn hva som er tilfellet for Forus. Alle disse faktorene er forhold som bidrar til lavere bilbruk. Det er ikke realistisk å tro at Forus skal kunne komme ned i en bilandel som tilsvarer et bysentrum med den utviklingen som IKDP Forus legger opp til. Det vises til at Forus skal transformeres mot bymessighet, men slik planen er lagt fram gjelder dette kun fysisk utforming, og ikke den miksen av funksjoner som kjennetegner en bymessig bebyggelse. For kategorien «tett by» som er det naturlige sammenligningsgrunnlaget for Forus, er det kun Oslo som ligger på et så lavt nivå som IKDP Forus foreslår; både Bergen og Trondheim har langt høyere parkeringsdekning<sup>1</sup>. Se tabellen under.

	Kontor	Handel/service	Industri	Lager
<b>Forslag IDKP Forus</b>	0,3	0,3	0,3	0,3
<b>Oslo (gjeldende)</b>	0,2 -0,7	0,9 – 1,5	0,03 – 0,2	0,03 – 0,2
<b>Oslo (forslag)</b>	0,2	0,5	0,1	0,1
<b>Bergen (gjeldende)</b>	0,4	1	0,3	0,2
<b>Bergen (forslag)</b>	0,6	1,5	0,3	0,3

<sup>1</sup> I tabellen i parkeringsnotatet er det angitt at parkeringsdekning for handel/service i tett by i Bergen er på 0,15 plass per 100 m<sup>2</sup>. Dette stemmer ikke, riktig tall er 1,5 plass per 100 m<sup>2</sup>.

[https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00313/Bestemmelser\\_og\\_ret\\_313369a.pdf](https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00313/Bestemmelser_og_ret_313369a.pdf)

<b>Trondheim</b>	0,5 - 1	1 – 1,5		
------------------	---------	---------	--	--

### **Overdekning av parkeringsplasser**

I notatet med forslag til prinsipper og bestemmelser for parkering vises det til at det er overdekning av parkeringsplasser i området i dag. I notatet er det vist utregninger som dokumenterer at selv med en så lav parkeringsnorm som IKDP Forus nå foreslår, vil det etableres over 12.000 nye parkeringsplasser på Forus. Dette benyttes som argument for den lave parkeringsnormen. I utregningene er det ikke tatt høyde for at bestemmelsene til IKDP Forus, pkt. 1.10, stiller krav om at transformasjon av eksisterende bebyggelse og ubebygde tomtearealer (som for eksempel parkering) skal prioriteres før det gis tillatelse til nye bygg og utvidelse av næringsområder. Den foreslåtte normen antar at dagens høye parkeringsdekning vil opprettholdes når ubebygde tomtearealer bygges ned. Et krav om transformasjon av parkeringsarealer til ny bebyggelse vil sørge for at eksisterende parkeringsarealer ikke opprettholdes i framtiden, og i realiteten vil hver ny utbygging sørge for færre parkeringsplasser på Forus, heller enn flere.

### **Tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange**

Det siste argumentet for en lav parkeringsnorm dreier seg om tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange. Det vises til at Forus har god tilgjengelighet med Bussveien, og at IKDP Forus legger opp til tiltak som skal gjøre det enklere å gå og sykle internt på Forus. Argumentasjonen virker å se på Forus som et isolert område, uten å ta høyde for at mange ikke bor med direkte tilknytning til Bussveien, eller i sykkel- og gangavstand til Forus.

Dersom kollektiv skal være et reelt reisemiddelvalg for store deler av Stavangerregionen, må Bussveien og Jærbanen suppleres med innfartsparkering på utvalgte steder. Dette er en oppgave som IKDP Forus ikke kan løse.

I mobilitetsplan for Tvedt-kvartalet (plan 2579 P i Stavanger kommune) ble sykkelandelen for arbeidsreiser til Forus vurdert å allerede være relativt høy sammenlignet med Stavangerregionen for øvrig. Vurderingen er basert på reisevaneundersøkelser for regionen som helhet, og for Forus isolert sett. En høy sykkelandel tyder på at tilbudet for syklende allerede er ganske bra.

Gange som reisemiddel til store deler av Forus er mindre aktuelt, fordi avstandene til nærmeste boligområder er så store at det overskrider akseptabel gangavstand. Tiltak for å tilrettelegge for gange internt på Forus er positivt, men det vil med all sannsynlighet ikke påvirke andelen gående til Forus i stor grad. Det beste tiltaket for å øke andelen gange på Forus, vil være større grad av funksjonsblanding med boliger, handel og service sammen med næringsvirksomhet.

### **IKDP Forus må fastsette en parkeringsnorm som tar høyde for det reelle behovet for parkering, og parkeringsnormen må være basert på at Forus er et område med liten grad av funksjonsblanding.**

Punkt b. i bestemmelsene kan leses slik at det kun er parkeringsanlegg vist på plankartet som kan opparbeides innenfor planområdet. I bestemmelsene punkt 2.1.2 står det imidlertid at det ikke kan etableres parkeringsplasser i umiddelbar nærhet til grønnstruktur eller urban akse i kjerneområdet Koppholen. Det er ikke vist parkeringsanlegg innenfor kjerneområdet Koppholen,

og punkt 2.1.2 må da leses som at det kan etableres parkering utenom de anleggene som er vist på plankartet.

**Punkt b. i bestemmelsene punkt 1.11.1 bør skrives om; *Parkeringsanlegg som er vist på plankartet skal være offentlig tilgjengelige eller felles private anlegg.***

Slik bestemmelsen i punkt d. er formulert åpner den for tolkning av i hvilke tilfeller næringsspesifikke behov kan unntas bestemmelsen. Ved å endre bestemmelsen til en "skal"-form sikres lik behandling av alle planer.

**Punkt d. foreslås skrevet om: *Oppstillingsplasser for næringstransport og næringskjøretøy omfattes av parkeringsnormen. Næringsspesifikke behov, herunder oppstillingsplasser for næringstransport og næringskjøretøy skal unntas med grunnlag i mobilitetsplan og detaljplan. Detaljplan skal vise at parkeringsareal til slike formål plasseres adskilt fra ordinær parkering, og plasseres på bedriftens logistikkareal.***

Det er usikkert hvordan punkt e. i bestemmelsen skal håndheves, og hvilke bestemmelser som blir gjeldende når avtale om midlertidig godkjente parkeringsplasser opphører. Det går ikke fram når avtalene skal opphøre, og om det er parkeringsnorm i gjeldende reguleringsplaner eller parkeringsnorm for IKDP Forus som skal gjelde etter at midlertidige avtaler opphører.

**Innholdet i bestemmelsen må tydeliggjøres.**

### 1.13 Grønt på eiendommer på Forus

- a. 10 % av eiendommen skal avsettes til felles tilgjengelig uteoppholdsareal.
- b. Ved eiendommer som grenser ut mot grønnstruktur, skal ubebygde areal plasseres ut mot grønnstrukturen.

#### Kommentarer

I tillegg til dette kravet er over 300 daa omgjort fra næringsareal/kombinerte formål til grønnstruktur, jfr. planbeskrivelse til IKDP Forus, side 81. Det er usikkert hvem som skal benytte dette uteoppholdsarealet, og dette gjelder særlig industritomter som har lav besøks- og arbeidsplassintensitet.

## 2 Bestemmelser for kjerneområdene (pbl § 11-9 jfr. § 11-10)

### 2.1 Fellesbestemmelser for kjerneområdene (Kj1-4)

Følgende fellesbestemmelser gjelder for kjerneområdene:

- a. Avgrensning av kjerneområdene fremgår av bestemmelsesområde KJ1-4 på plankartet.
- b. I kjerneområdene Kj1-4 vektlegges kvaliteter som blågrønne strukturer, møteplasser både inne og ute, korte gangavstander og service som betjener næringslivet.
- c. Det skal etableres et tett nettverk av snarveier for myke trafikanter koblet til kollektivtransporttilbud og gang- og sykkelvegnett for å knytte Kj1-4 sammen med øvrige områder innenfor og utenfor næringsområdet Forus.
- d. Det skal etableres urbane akser i alle kjerneområdene i hht. §2.7.1.

- e. Øvrige uterom i tilknytning til byggeformål skal fortrinnsvis knyttes på den urbane aksene.
- f. Bakkeparkering tillates ikke i kjerneområdene, med unntak av parkering for bevegelseshemmede. Parkering skal etableres i separate bygg, felles for flere eiendommer.
- g. Planer skal sikre møteplasser og felles/offentlig tilgjengelige funksjoner og tilbud i første etasje.
- h. Ny bebyggelse og uterom skal gis et variert uttrykk og stedsidentitet. Bebyggelse innenfor kvartaler/felt skal gis varierte høyder og fasadeliv.
- i. Bevertning og hotell kan etableres i første etasjer i næringsformål eller kombinert næringsformål innenfor kjerneområdene.
- j. Bygningers 1. etasjer ut mot de urbane aksene skal være åpne og publikumsrettede.
- k. Bygninger prosjekteres med en menneskelig skala ut mot urban akse.
- l. Det kan reguleres nye høyhus med mer enn 8 etasjer ved mobilitetspunkt/bussholdeplass langs urban akse for å markere viktige målpunkt. Endelig byggehøyde fastsettes i reguleringsplan, og byggehøyder skal vurderes ut fra tomtens karakter, tilstøtende omgivelser og prosjektets arkitektoniske utforming. I reguleringsplanen skal det dokumenteres at eksisterende stedskvaliteter ikke forringes, og at nærmiljøet tilføres nye eller forbedrede kvaliteter for gående og syklende, uterom og grønnstruktur. Lokalklimatiske virkninger (vind, sol, skygge) skal dokumenteres, og «Restriksjonsplan for Stavanger Lufthavn Sola» skal følges. Reguleringsplan skal redegjøre for forholdet til siktlinjer, byens silhuett og viktige landskapstrekk som omkringliggende høydedrag, skrentene og det åpne jordbruksområdet.
- m. Kombinerte virksomheter som inneholder både kontor og verksted, kan tillates innenfor kjerneområdene.

#### Kommentarer

I punkt f. tillates kun bakkeparkering for bevegelseshemmede. I tillegg må det kunne tillates noe korttidsparkering på bakkeplan. **Dette er nødvendig for å legge til rette for service- og varekjøring, korte ærend, henting av varer m.m.**

Slik punkt i. er formulert kan hotell og bevertning etableres i første etasje, men det står ikke noe om øvrige etasjer. Det virker svært uhensiktsmessig at all hotellvirksomhet skal ligge i første etasje, og det antas ikke å være formålet med bestemmelsen.

#### Punktet foreslås delt i to;

- Hotell kan etableres innenfor næringsformål eller kombinert næringsformål innenfor kjerneområdene
- Bevertning kan etableres i første etasje innenfor næringsformål eller kombinert næringsformål innenfor kjerneområdene

Punkt j. krever at bygningers første etasje ut mot urban akse skal være åpne og publikumsrettede. Bestemmelsene punkt 2.5 legger sterke begrensninger på mengden detaljhandel og nærservice som tillates etablert innenfor hvert kjerneområde. **Det stilles spørsmål ved om det er mulig å tilfredsstille kravene i denne bestemmelsen.**

#### 2.1.1 Særskilt om Kanalsletta bestemmelsesområde KJ-1



- a. Nye bygninger skal trappe ned mot Kanalsletta og urban akse.
- b. Påbygg kan realiseres mot Kanalsletta. Påbygget skal være underordnet hovedbygget.
- c. Det skal etableres forbindelser for gående og syklende i retning vest-øst mot Skadberg og Koppholen, samt flere forbindelser nord-sør til golfbanen.

#### Kommentarer

Siste ledd i punkt c. foreslås tatt ut eller omformulert til [...], samt forbindelse nord-sør til golfbanen innenfor hensynssone H430. Øvrige forbindelser i nord-sør retning vil ikke ha noen nytteverdi før det bygges ut innenfor hensynssone H820 på golfbanen, og bør derfor knyttes til utbygging her.

#### 2.1.2 Særskilt om Koppholen bestemmelsesområde KJ-2

- a. Området ved urban akse på Svanholmen 3 tilrettelegges for innovasjonsaktivitet slik som utstilling og utprøving, tilrettelegging for midlertidige kontorer og møtelokaler for næringslivet.
- b. Parkeringsplasser tillates ikke etablert i umiddelbar nærhet til grønnstruktur eller urban akse.

#### Kommentarer

Iht. Punkt b. tillates det ikke etablert parkeringsplasser i umiddelbar nærhet til grønnstruktur eller urban akse. Det er uklart hvordan uttrykket *umiddelbar nærhet* skal tolkes, men slik plankartet er utformet er samtlige delområder omgitt av grønnstruktur og/eller urban akse. **Bestemmelsen kan i vid forstand tolkes slik at det ikke kan etableres parkering innenfor kjerneområdet Koppholen.**

#### 2.3.2 Utnyttelsesgrad og byggehøyder (pbl § 11-9, pkt 5)

- a. Minimum og maksimum tomteutnyttelse skal være i tråd med tabellen nedenfor. Ved utbygging i etapper tillates en lavere utnyttelsesgrad enn tabellen nedenfor viser, dersom planen samlet sett innfrir krav til utnyttelse.

#### Kommentarer

Det stilles krav om svært høy tomteutnyttelse i kjerneområdene, med minimumskrav på 250 % BRA for mange av delfeltene. Som sammenligningsgrunnlag viser tabellen under en oversikt over utnyttelse i noen reguleringsplaner for næringsområder og kombinerte bolig- og næringsområder i Hillevåg og Jåttåvågen. Ingen av områdene har utnyttelse som tilsvarer kravene for kjerneområdene i IKDP Forus, til tross for at samtlige av områdene ligger med nærhet til både Bussveien og hhv. Paradis og Jåttåvågen jernbanestasjon.

Reguleringsplan	%-BRA	Boligandele	Merknad
2499P Paradis Sør	212 %	54 %	
2486P Hillevågsveien 24	206 %	80 %	Inkluderer eksisterende bebyggelse i kvartalet (Hamnetunet) og nytt

			kontorbygg som foreløpig er tatt ut av planområdet. Administrasjonen i Stavanger kommune innstilte ikke til godkjenning av planen grunnet for høy utnyttelse.
<b>2323P Jåttåvågen felt NB2 og NB3</b>	226 %	0 %	Akerbygget
<b>2462P Riggtoften, Jåttåvågen</b>	202 %	0 %	«Parkportalen», foreløpig ikke utbygd
<b>2225 NB4, T7, F4 og A5 Jåttåvågen</b>	228 %	32,3 %	Troll, Seaview, Heidrunhagen, Gullfaks og Oseberg

Det bør vurderes om minstekrav til utnyttning innenfor kjerneområdene kan reduseres noe (til 200 %?).

#### 2.4.1 Utnyttelsesgrad og byggehøyder (pbl § 11-9, pkt 5)

Minimum og maksimum utnyttelse pr tomt skal være i tråd med tabellen nedenfor:

##### Kommentarer

Det stilles krav om svært høy tomteutnyttelse i kjerneområdene, med minimumskrav på 250 % BRA for mange av delfeltene.

For delfelt KJ2-K er det krav om bevaring av eksisterende lagerhall på tomten, samtidig som det stilles krav om minimum 250 % BRA utnyttelse på tomten. Tomten er på ca. 13,3 daa, og bygget som skal bevares har en grunnflate på ca. 1800 m<sup>2</sup>. I bestemmelsene punkt 1.8 står det at imaginære plan ikke skal medregnes i BRA, slik at for lagerhallen som skal bevares er det grunnflaten som angir BRA. Minimumskrav til utnyttelse for ny bebyggelse blir dermed nærmere 275 %, se tabell under for tall.

Tomtestørrelse, m <sup>2</sup>	Minste m <sup>2</sup> BRA (250 %)	Grunnflate lagerbygg som bevares, m <sup>2</sup>	Tomtestørrelse uten lagerbygg, m <sup>2</sup>	Minste m <sup>2</sup> BRA ny bebyggelse	% BRA ny bebyggelse på tomt utenom lagerbygg
13 300	33 250	1 800	11 500	31 450	273,5

Det foreslås at krav til utnyttelse på denne tomten reduseres. Se også kommentarer til punkt 1.8 tidligere i dokumentet.

Innenfor delfelt KJ3-D tillates bolig, og boligandel skal avklares i reguleringsplan. I gjeldende kommuneplan er % BRA i områder med høy arealutnyttelse satt til 150 – 220 % i planer med 10 % boligandel. Ved høyere boligandel skal utnyttelsen være lavere. For delfelt KJ3-D er minimum utnyttelse satt til 250 % BRA. Makskravene i kommuneplanen er begrunnet med behov for å sikre bokvalitet. Det må vurderes om det er mulig å oppnå gode bokvaliteter med tilstrekkelig uteoppholdsareal og gode solforhold dersom det bygges boliger i områder med så høye krav til utnyttelse som er tilfellet for kjerneområdene.

Det foreslås at utnyttelsen for dette delfeltet reduseres.

Se for øvrig kommentarer til punkt. 2.3.2.

### 3 Bestemmelser for influensområde bussvei (innenfor 400 meter fra bussvei), utenom kjerneområder (pbl § 11-9 jfr. § 11-10)

#### 3.3 Kontorandel

*Maksimum kontorandel per. bygg skal ikke være mer enn 70% av bygningens BRA.*

#### Kommentarer

I dag tillates rene kontorbygg. Bestemmelsen medfører derfor en rådighetsinnskrenkning på privat eide tomter. Det er et prinsipp i plan- og bygningsloven og vår samfunnsstruktur at dette må aksepteres. Likevel bør konsekvensene vurderes, nettopp ut fra et samfunnsperspektiv. Slike begrensninger som denne bestemmelsen medfører kan i verste fall medføre at utbygging av tomtene ikke vurderes som lønnsom, og at den økonomiske utviklingen i et område flater ut eller stopper opp. Det stilles derfor spørsmål ved om det i tilstrekkelig grad er vurdert denne bestemmelsens betydning.

Bestemmelsen krever at kontorbygg også skal inneholde en industridel. For kombinerte virksomheter industri/kontor kan det være mer gunstig å ha de ulike delene av virksomhetene i separate bygg.

**Bestemmelsen må fjernes, eller endres slik at den gjelder per delfelt og ikke per bygg.**

#### 3.4 Utnyttelse og byggehøyder (pbl § 11-9, pkt 5)

a. *Minimum og maksimum utnyttelse pr tomt skal være i tråd med tabellen nedenfor*

Minimum utnyttelsesgrad	Maksimum utnyttelsesgrad
70 % BRA	150 % BRA

b. *Maksimum byggehøyde er 20 m.*

#### Kommentarer

Maksimum tillatt BRA er lavere for mange av tomtene enn det som tillates i gjeldende planer. Reduksjon i tillatt utnyttelse vil påvirke lønnsomhet ved utbygging i området, se kommentar til punkt 3.3.

I KU side 11 hevdes det at «Utviklingspotensial øker med 130 000 m<sup>2</sup> BRA». Det opplyses samme sted at «for beregningsmåte er Regionalplan Nord Jæren tatt som bakgrunnsteppes». Regionplanen har ikke direkte rettsvirkning for bruken av eiendommene i planområdet. Det korrekte er derfor å sammenligne planforslaget med gjeldende regulering. En slik sammenligning viser at utviklingspotensialet i planforslaget reduseres med ca. 1 mill. m<sup>2</sup> BRA i forhold til gjeldende reguleringsplaner, se kommentar til punkt 1.5.

	Gjeldende planer	IKDP-Forus	Forskjell (m <sup>2</sup> BRA)
Stavanger	1 520 116	1 407 510	112 606
Sandnes <sup>2</sup>	1 807 708	1 561 108	246 600
Sola	1 035 190	846 227	188 964
Omregulert fra næring til friområde <sup>3</sup>			505 200
	<b>4 363 014</b>	<b>3 814 844</b>	<b>1 053 370</b>

For næringsarealer innenfor Bussveiens influensområde i øvrige deler av kommunene, er tillatt utnyttelse som vist i tabellen under:

Stavanger	Sandnes	Sandnes (forslag til ny kommuneplan)	Sola
160 – 240 %*	160 – 200 %	160 – 200 %	160 – 250 %

\* ved boligandel 0%

For å bygge opp under Bussveiens kundegrunnlag bør tomteutnyttelse langs Bussveiens influensområde på Forus settes tilsvarende som for øvrige deler av kommunene.

## 4 Bestemmelser utenfor influensområde bussvei bussvei (utenfor 400 meter fra bussvei) og utenom kjerneområder (pbl § 11-9 jfr. § 11-10)

### 4.2 Næringstyper

*Det skal tilrettelegges næringsbebyggelse for industri.*

#### Kommentarer

I dag tillates rene kontorbygg. Bestemmelsen medfører derfor en rådighetsinnskrenkning på privat eide tomter. Det er et prinsipp i plan- og bygningsloven og vår samfunnsstruktur at dette må aksepteres. Likevel bør konsekvensene vurderes, nettopp ut fra et samfunnsperspektiv. Slike begrensninger som denne bestemmelsen medfører kan i verste fall medføre at utbygging av tomtene ikke vurderes som lønnsom, og at den økonomiske utviklingen i et område flater ut eller stopper opp.

Det stilles derfor spørsmål ved om det i tilstrekkelig grad er vurdert denne bestemmelsens betydning.

### 4.4 Utnyttelse og byggehøyder (pbl § 11-9, pkt 5)

c. Minimum og maksimum utnyttelse pr tomt skal være i prosenttall BRA i henhold til

Minimum utnyttelsesgrad	Maksimum utnyttelsesgrad
40 % BRA	120 % BRA

<sup>2</sup> For plan 85113 i Sandnes (fra 1986) er det regulert en utnyttelse på 80%. Det er etablert en praksis på 150% eller mer. I beregningen er det derfor benyttet 150%.

<sup>3</sup> Planbeskrivelse s. 80: Fra næring til grønstruktur 320,8 da og fra kombiner formål til grønstruktur 16 da

- d. *Maksimum byggehøyde er 20 m.*

#### **Kommentarer**

Utnyttelse er lavere enn det som i dag tillates for mange av tomtene. Bestemmelsen medfører derfor en rådighetsinnskrenkning på privat eide tomter. Det er et prinsipp i plan- og bygningsloven og vår samfunnsstruktur at dette må aksepteres. Likevel bør konsekvensene vurderes, nettopp ut fra et samfunnsperspektiv. Slike begrensninger som denne bestemmelsen medfører kan i verste fall medføre at utbygging av tomtene ikke vurderes som lønnsom, og at den økonomiske utviklingen i et område flater ut eller stopper opp.

**Det stilles derfor spørsmål ved om det i tilstrekkelig grad er vurdert denne bestemmelsens betydning.**

## **5 Bestemmelser og retningslinjer til bebyggelse og anlegg (pbl §11-9)**

### **5.3 Bestemmelser for handelsformål og nærservice (pbl § 11.10 pkt 2)**

#### **5.3.1 Generelle bestemmelser og unntak**

- a. *For bestemmelsesområde H1 kan det etableres en enkelt større forretning med regionalt/landsdelsbasert nedslagsfelt, som flyttes fra felt H3.*
- b. *I felt H2 tillates det i tillegg til bestemmelser til næringsformål, inntil BRA 15 000 m<sup>2</sup> detaljhandelsareal totalt i henhold til reguleringsplan 1767 i Stavanger kommune.*

#### *Kommentarer*

Det stilles spørsmål ved lovligheten av punkt a. i bestemmelsen. Iht. Kommunal- og moderniseringsdepartementets Reguleringsplanveileder, del III, publisert desember 2017 (s. 55) kan det ikke gis bestemmelser om *Regulering av privatrettslige forhold. Arealdisponering kan knyttes til virksomhet, men ikke til person eller navngitt juridisk person.* Bestemmelsen navngir ikke den juridiske personen, men ved å angi at bestemmelsen gjelder flytting av virksomhet fra felt H3, er disponering av bestemmelsesområde H1 til handel kun tillatt for IKEA, og ingen annen virksomhet. Bestemmelsen er gitt referanse til pbl § 11-10, pkt. 2. Pkt. 2 gjelder fysisk utforming av anlegg. Bestemmelse om flytting av virksomhet (IKEA) fra felt H3 til felt H1 faller ikke inn under fysisk utforming av anlegg. På plankartet er bokstavbruk i planen definert, og her er H1 er definert som "nye IKEA".

**Bestemmelsen må tas ut av planen, da den ikke er lovlig.**

I punkt b. henvises det til bestemmelse i plan 1767 i Stavanger kommune. Bestemmelsen i denne lyder som følger:

*Det tillates kun handel med tepper, møbler og hvitevarer. Innen felt A1, A2, A3, A4, A5 og A6 tillates detaljhandel, eksklusiv tepper, møbler og hvitevarer, med totalt inntil 15000 m<sup>2</sup> BRA salgsflate.*

Videre definerer plan 1767 salgsflate, detaljhandel på denne måten:

**Definisjon for salgsflate, detaljhandel:**

*Detaljhandel i bestemmelsene angår handel med varer som ikke omfattes av varegrupper som "møbler, tepper og hvitevarer" eller plasskrevende varer som "biler og motorkjøretøyer, båter og båtutstyr, landbruksmaskiner, trelast og byggevarer".*

*Salgsflate for detaljhandel i bestemmelsene omfatter alt effektivt salgsareal iht ovennevnte, hvor publikum har adgang. Fellesrom, personalrom, lager, kontorer og andre rom som ikke er direkte knyttet til salg skal ikke regnes som salgsflate. Før det tillates etablering av ny detaljhandel iht ovennevnte innenfor feltene A1-A6 i Stavanger og H3 i Sandnes, må eksisterende arealer med slik detaljhandel registreres og arealmessig stedfestes.*

I gjeldende kommuneplan er det gitt bestemmelser om detaljhandel i punkt 2.5.1, disse lyder som følger:

1. *Detaljhandel (handel til privat sluttbruker) skal lokaliseres i senterområder slik de er definert på plankartet (områder for bebyggelse og anlegg sentrumsformål) og innenfor rammene for m<sup>2</sup>-BRA som er gitt i Tabell 7 under. Engroshandel (salg for videresalg til andre) omfattes ikke av bestemmelsen.*
2. *Bruksareal BRA til detaljhandel defineres som summen av salgsareal, lagerlokale, spiserom/kantine- og kontorareal. Areal til parkering og varelevering regnes ikke med.*

I plan 1767 omfatter begrepet detaljhandel ikke handel med varegrupper som møbler, tepper og hvitevarer, eller handel med plasskrevende varer som biler og motorkjøretøy, båter og btutstyr, landbruksmaskiner, trelast og byggevarer. Videre omhandler bestemmelsen salgsflate for detaljhandel, hvor publikum har adgang, men ikke fellesrom, personalrom, lager, kontorer og andre rom som ikke er direkte knyttet til salg. I gjeldende kommuneplan er detaljhandel definert som handel til sluttbruker, og bruksareal BRA til detaljhandel definert som summen av salgsareal, lagerlokale, spiserom/kantine- og kontorareal.

Bestemmelsen som foreslås i punkt b. over, er dermed ikke i henhold til reguleringsplan 1767, og medfører en sterk begrensning på mengden detaljhandelsareal som kan etableres innenfor bestemmelsesområde H2, etter kommuneplanens definisjon. Det foreligger kartlegging og registrering av mengde detaljhandel innenfor bestemmelsesområde H2, iht. definisjonene i gjeldende kommuneplan. Disse registreringene viser at det i dag er etablert over 47.000 m<sup>2</sup> detaljhandel innenfor området.

**Mengden tillatt detaljhandel må justeres, slik at den er i tråd med dagens situasjon og definisjonene i gjeldende kommuneplan.**

## **6 Samferdsel og teknisk infrastruktur (pbl §11-10 pkt. 2 og 4)**

### **6.1 Bestemmelser til samferdselsanlegg**

#### **6.1.3 Gangforbindelser**

- a. *For gangveier skal kommunalteknisk veinorm for Nord Jæren legges til grunn.*

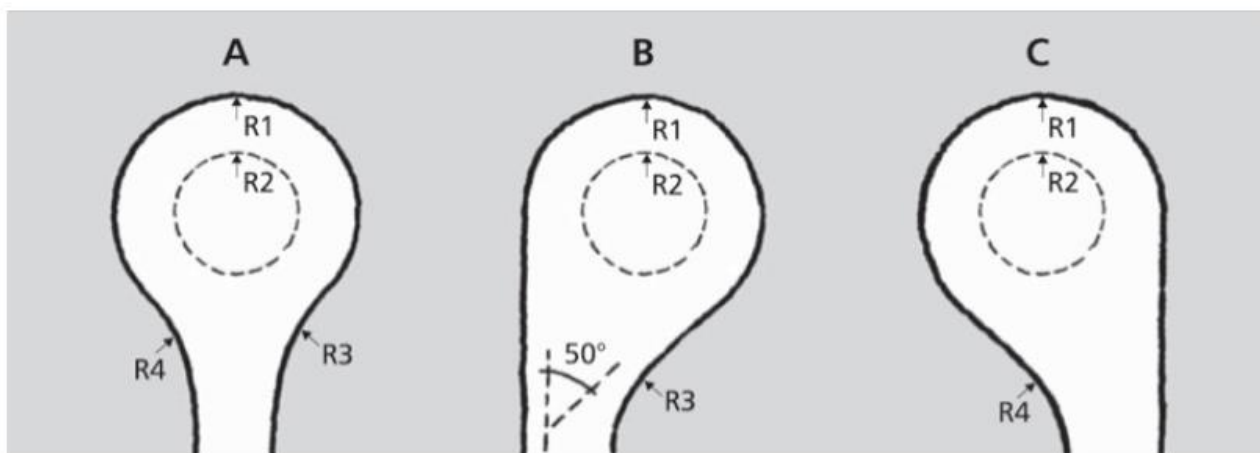
- b. *Hovednett for gange fremgår av temakart og skal legges til grunn for planlegging.*
- c. *Ved all regulering og opparbeiding av eksisterende og nye gater/veier som omfatter hovednett for gange, temakart skal:*
  - 1. *Hovednettet planlegges opparbeides separert fra øvrige trafikantgrupper, med gjennomgående standard uten systemskifter.*
  - 2. *Hovedgangnettet vist på plankart skal opparbeides med minimum 2,5 meter fortau eller gangvei, fast dekke og høy kvalitet i materialbruken.*
  - 3. *Gater skal ha tosidig fortau.*
  - 4. *Snarveier skal reguleres ved detaljregulering med utgangspunkt i en finmaskethet på ca. 50 meter. Snarveiene skal være så korte, rett fram og med så lite høydevariasjon som mulig.*
  - 5. *Ved detaljregulering skal det reguleres direkte gangforbindelser mot hovedgangnett, kjerneområder og kollektivtilbud jfr. temakart for gange.*
  - 6. *Aktiviteter, møblering eller grønne områder skal plasseres langs hovedgangnettet for å gjøre forbindelsene attraktive.*

#### *Kommentarer*

Punkt c. 4. krever en finmaskethet på gangvegnettet på ca. 50 meter. Å stille så konkrete krav for et så stort område, og på kommunedelplannivå virker uhensiktsmessig. Kravet om snarveier bør knyttes til tilgjengeligheten til viktige målpunkt, slik at de etableres der det er behov for dem, og ikke etter et på forhånd fastsatt skjema.

En finmaskethet på 50 meter vurderes for øvrig å være altfor tett for et næringsområde som Forus. Som eksempel består byggeområdene i "gullrekka" langs Forusbeen av tomter på ca. 150 x 100 m. Ny bebyggelse innenfor det foreslåtte kjerneområdet Kanalsletta er i samme størrelsesorden.

Illustrasjon og tabell under er hentet fra Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming, og viser mål for snuplasser for buss og vogntog. En slik snuplass vil kreve en bredde på 26 m, altså over halvparten av byggeområdet som vil være tilgjengelig mellom hver snarvei. Ved behov for snuplass for spesialkjøretøy vil denne kreve enda større areal.



Figur E.48: Snuplasser, mål er vist i tabell E.24

Tabell E.20: Mål for snuplasser

Snuplass type	Dimensjonerende Kjøretøy	R1 [m]	R2 [m]	R3 [m]	R4 [m]
A	Buss (B)	13	4,5	15	10
	Vogntog (VT)	13	3,5	20	15
B	Buss (B)	13	5,25	10	-
	Vogntog (VT)	13	3,75	15	-
C	Buss (B)	13	5,25	-	12,5
	Vogntog (VT)	13	4,0	-	12,5

**Punkt b. 4. foreslås endret til *Snarveier skal reguleres ved detaljregulering, og skal sikre god tilgjengelighet til viktige målpunkt som bussholdeplass og overordnet gang- og sykkelvegnet. Innenfor kjerneområdene skal snarveier også sikre god tilgjengelighet til urban akse.***

#### 6.1.4 Bil- og næringstransport

- Hovedveinett for bil og næringstransport fremgår av plankartet.
- Lokalveinett for bil og næringstransport fremgår av temakart på plankartet.
- Kommunalteknisk vegnorm for Nord-Jæren skal legges til grunn i planlegging. Avvik fra normen må godkjennes særskilt.
- Areal til oppstilling og manøvrering av vare- og gods transport skal settes av på egen eller felles næringseiendom. Adkomst til logistikkfunksjon skal ikke skje over gang- og sykkelvei eller grønnstruktur.
- Varemottak skal anlegges slik at det ikke kommer i konflikt med gang- og sykkelatkomst.

#### Kommentarer

I punkt b. står det at lokalveinett for bil og næringstransport fremgår av temakart på plankartet. Trafikkløsning er blant annet basert på rapporten Forus vest - trafikkvurderinger av alternative



løsninger. Anbefalt løsning innebærer stenging av Forusbeen, men rapporten påpeker at deler av Forusbeen må holdes åpen for varelevering og adkomst til Forusbeen 78 og 80. I temakartet mangler denne adkomsten, og disse tomtene har dermed ingen adkomst. Det samme gjelder for flere tomter i Vestre Svanholmen, hvor det ikke er vist adkomst for tomter i området mellom Forusbeen, Vestre Svanholmen og Koppholen.

**Det foreslås at temakartet suppleres med intern veg langs Forusbeen fra rundkjøring med Svanholmen/Maskinveien, vestover til Forusbeen 78, og intern veg langs Vestre Svanholmen 4 – 12.**

I punkt d. står det at adkomst til logistikkfunksjon ikke skal skje over gang- og sykkelveg eller grønnstruktur. Med plankartets oppbygning medfører denne bestemmelsen at en lang rekke tomter ikke vil få adkomst for varelevering. Det er vist grønnstruktur langs de fleste byggeområder, og gang- og sykkelveger samt interne veger skal flere steder legges innenfor grønnstrukturen. Både varelevering og øvrige kjøretøy vil måtte krysse både grønnstruktur og gang- og sykkelveger for å komme til selve byggeområdene.

**Dersom bestemmelsen er ment å gjelde for de deler av grønnstrukturen som vil være tilrettelagt for opphold og rekreasjon, kan en mulig løsning være å vise disse områdene som park i plankartet, og knytte punkt d. til park, fremfor grønnstruktur. Formålet gang- og sykkelveg kan ikke stå i denne bestemmelsen, da det ikke vil være mulig å gi adkomst til alle tomter uten å krysse gang- og sykkelveg.**

## **7 Grønnstruktur (pbl §11-10 pkt. 2 og 3)**

### **7.1 Fellesbestemmelser**

- a. *I områder for grønnstruktur skal det være utstrakt bruk av trær og annen vegetasjon som grunnlag for et rikt naturmangfold.*
- b. *Vegetasjonen skal sikres gode vekstvilkår.*
- c. *Grønnstrukturen skal være sammenhengende og fungere som vandrekorridorer for planter og dyr.*
- d. *Områdene skal utvikles og gjøres tilgjengelige med tanke på økt opplevelse og aktivitet for allmennheten, og oppholdssoner skal sikres gode solforhold.*
- e. *Minimum bredde på grønnstruktur skal være 15 m.*
- f. *Gange- og sykkelnett kan inngå i grønnstruktur.*
- g. *Områdene kan tilrettelegges for vannhåndtering der hvor det er hensiktsmessig. Områdene må opparbeides slik at de fungerer som flomveier som leder til kanalene/vannveiene.*

#### **Kommentarer**

I punkt f. står det at gange- og sykkelnett kan inngå i grønnstrukturen. Iht. Temakartet for veinett, gjelder dette også interne veger. Temakartene viser tydelig hvor det skal anlegges veinett, sykkelveier og gangveinett, og bestemmelsen slik den står er derfor egentlig overflødig.

**Punkt f. kan utgå. Alternativt må punktet suppleres med *interne veger*.**

## 7.2 Blågrønne strukturer

- a. *Temakart på plankartet for vann og vannkanaler legges til grunn i alle nye reguleringsplaner og byggetiltak.*
- b. *Kanalene skal gjenåpnes i hele dens lengde innenfor planområdet.*
- c. *Tverrsnitt langs kanalene skal være 30 m for å sikre fremtidig mulighet for opparbeiding av naturlig vannmiljø og økt naturmangfold.*
- d. *I kjerneområdene Kj1-4, ved bussholdeplasser og ved vannspeil/i park skal menneskers rekreative opplevelser prioriteres foran naturmangfold.*
- e. *Øst for E39 skal reetablering av vannstrukturer kun skje med bruk av naturlige materialer.*
- f. *Vest for E39 kan reetablering av vannstrukturer også skje med kunstige materialer dersom grunnforhold krever det og materialene støtter at biologisk mangfold etableres.*

### Kommentarer

Det stilles spørsmål ved om teknisk løsbarehet og økonomi er vurdert for punktene b. c. e. og f. i bestemmelsen. Jfr. Kommentarer til 1.5 Rekkefølgekrav.

## 9 Bestemmelser og retningslinjer for hensynssoner (PLB § 11-8)

### Kommentarer

Planen mangler bestemmelser til følgende hensynssoner:

- Faresone høyspenningsanlegg - H370
- Faresone ras- og skredfare – H310
- Faresone annen fare – H390
- Båndlegging etter lov om kulturminner – H730
- Sikringssone andre sikringssoner – H190
- Rekkefølgekrav infrastruktur – H430

### 9.3 Retningslinjer for hensynssone grønnstruktur H540\_2

- a. *Intensjonen er å sikre at forbindelsen på sikt kan etableres som ny regional grønnstruktur med minst 40 meter bredde. Det vektlegges derfor at der ikke etableres varige bygg og anlegg innenfor hensynssonen.*
- b. *Allmennhetens tilgang til og opplevelse av områdene skal ses som del av regionens samlede grønnstruktur.*
- c. *Hensynssonen skal ha en gjennomgående forbindelse for gange og sykkel som bindes sammen med tilliggende gang- og sykkelveier i overordnet nettverk som er vist på temakart på plankartet.*
- d. *Det bør være utstrakt bruk av trær og annen vegetasjon som grunnlag for et rikt naturmangfold.*
- e. *Vegetasjonen bør sikres gode vekstvilkår.*
- f. *Området bør tilrettelegges for vann og håndtering av overvann.*

### Kommentarer

Bestemmelsen medfører rådighetsinnskrenkning på privat eide tomter. Det er et prinsipp i plan- og bygningsloven og vår samfunnsstruktur at dette må aksepteres. Likevel bør konsekvensene vurderes, nettopp ut fra et samfunnsperspektiv. Slike begrensninger som denne retningslinjen medfører kan i verste fall medføre at utbygging av tomtene ikke vurderes som lønnsom, og at den økonomiske utviklingen i et område flater ut eller stopper opp.

**Det stilles derfor spørsmål ved om det i tilstrekkelig grad er vurdert denne retningslinjens betydning.**

---

## Plankart

### Nåværende/framtidig næringsbebyggelse

Det er kanskje riktig iht. tegnereglene å vise framtidig næringsbebyggelse på de delfeltene i planen som får endret arealformål sammenlignet med gjeldende kommuneplaner. For brukere av planen som ikke har god kjennskap til planfaget virker dette imidlertid forvirrende.

**Det foreslås at planbeskrivelsen gir en kort forklaring til hvorfor plankartet ser ut som det gjør mtp. dette forholdet.**

### Kollektivnett nord for Solasplitten/H1

Kollektivnett nord for Solasplitten/H1 i Stavanger kommune videreføres ikke inn i Sola kommune.

**Planen bør koordineres over kommunegrensen.**

### Grønnstruktur/friområde

Ut fra plankartet er det ikke mulig å skille mellom områder avsatt til grønnstruktur og områder avsatt til friområde. Det er ikke gitt bestemmelser til friområder, ut over støykrav.

### Faresone ras- og skredfare

Faresone ras- og skredfare, H310, vises i tegnforklaringen, men ikke på plankartet. Det mangler også bestemmelser til sonen.

### Temakart veinett

Det mangler interne veier til Forusbeen 78 – 80 og Vestre Svanholmen 4 – 24. Slik temakartet vises nå, har disse eiendommene ingen kjøreadkomst.

**Temakart veinett bør oppdateres slik at alle nødvendige interne vegger framgår av kartet.**

### Feltinndeling

Gjeldende reguleringsplan for Forus Næringspark (vedtatt 2005) opererer med en feltinndeling som er godt innarbeidet blant næringsdrivende på Forus. Det stilles spørsmål ved hvorfor denne feltinndelingen og navngivningen ikke er videreført i IKDP Forus.