

**Tillegg til sak 29/19, Begrenset tilleggshøring:**

**Behandling av mottatte endringsforslag fra Næringsforeningen**

**1. Utkast til vedtak**

Med henvisning til endringsforslag i e-post fra Næringsforeningen datert 25.01.2019:

a) Følgende innspill innarbeides i IKDP Forus:

- Endringsforslag nr. 5 på plankartet, grøntareal utgår.
- Endringsforslag nr. 6 på plankartet, grøntareal utgår.
- Forslag til bestemmelse 1.2 om plankrav, setning om at nye planer skal utvikles i tråd med IKDP Forus er opplagt og utgår.
- Forslag til retningslinje 1.4 om oppfølging av IKDP Forus i kommunene, handel i medhold av ny regional planbestemmelse vil gjelde uten revisjon av IKDP forus
- Forslag til bestemmelse 1.9 om beregningsmetode for tillatt bruksareal. Utenfor kjerneområder regnes imaginære plan med i bruksareal. Tillegg om at imaginære plan ikke regnes med ved beregning av antall parkeringsplasser.
- Forslag til bestemmelse 2.1 e, fellesbestemmelse om parkering i kjerneområdene. Korttidsparkering, varelevering, kiss and ride, taxi mm innarbeides.
- Forslag til bestemmelse 3.1 om avgrensning av bussveisonene.
- Forslag til bestemmelse 3.3, kontorandel defineres per tomt og ikke per bygning.

b) Følgende innspill innarbeides delvis:

- Innspill nr. 3 på plankartet, grøntdrag i reduseres fra 30 til 15 meter på plankartet.
- Innspill nr. 8 på plankartet, grøntdrag mellom Maskinveien og skogområde fjernes, men forbindelse vises på temakart Gangveinett.
- Innspill nr. 14 på plankartet, Hensynssone H540\_2 beholdes, men reduseres til 30 meter bredde på plankartet. Bestemmelse 9.6 om hensynssone grønnstruktur H540\_2 beholdes, men breddekrav reduseres fra 40 til 30 meter.
- Innspill nr. 18 på plankartet, kombinert formål opprettholdes, men underformål tjenesteyting utgår.

c) Rådmennene bes jobbe videre med følgende endringsforslag som ikke trenger tilleggshøring:

- Bestemmelse 1.1 om planens rettsvirkninger, innspill om rekkefølgekrav i reguleringsplaner som skal gjelde foran IKDP Forus.
- Bestemmelse 1.3 og retningslinje 1.4 om oppfølging av IKDP Forus, både innhold og form på avtale mellom kommunene vil bli bearbeidet.
- Bestemmelse 1.5.5 om vannkvalitet vil bli bearbeidet i samråd med VA-avdelingene.
- Bestemmelse 1.11 om grøntareal på eiendommer, spørsmål om eierform blir vurdert nærmere etter kontakt med Næringsforeningen.
- Bestemmelse 6.1.4 om infrastruktur til bil- og næringstransport, definisjon og plassering og lademulighet for næringskjøretøy.

d) Følgende endringsforslag avvises:

- Forslag på plankartet, nr. 1, grøntdrag mellom Røynebergsetta og Solasplitten beholdes.
- Forslag på plankartet, nr. 7, grønnstruktur langs høyspent opprettholdes.
- Forslag på plankartet, nr. 9, forbindelse for framtidig gangbro beholdes på plankartet.
- Forslag på plankartet, nr. 10, grønnstruktur på golfbanen beholdes.
- Forslag på plankartet, nr. 11, avgrensning av kjerneområdet Koppholen beholdes.
- Forslag på plankartet, nr. 13, flomsone i Koppholen opprettholdes tilpasset grønnstruktur.

- Forslag på plankartet, nr. 15, LNF område på Bærheim opprettholdes. Retningslinje 8.1 til landbruksområde L1 opprettholdes.
- Forslag på plankartet, nr. 16, hensynssone på hovedkontor for etablering av Statoil/Equinor opprettholdes i tråd med kulturminneplan.
- Forslag på plankartet, nr. 17, grønnstruktur ved Grenseveien opprettholdes.
- Forslag på plankartet, nr. 19, veilenke på Forusbeen sør opprettholdes.
- Forslag til bestemmelse 1.5.2 om innslag av blågrønn faktor, faktornivå opprettholdes i tråd med Nasjonal veileder.
- Forslag på plankartet nr. 12 samt endringsforslag til bestemmelse 1.6.1 om stenging av Åsenvegen, Forusbeen og Traktorveien. Tiltak for å vise veistenging beholdes uendret.
- Forslag om å ta ut Tabell 1 fra bestemmelse 1.6.2, oversikt over rekkefølgetiltak. Tabellen beholdes.
- Forslag til bestemmelse 1.10.1 om bilparkering, parkeringsnorm opprettholdes.
- Forslag til bestemmelse 2.1 e, krav om felles parkering for flere eiendommer i kjerneområdene opprettholdes.
- Forslag til bestemmelse 2.7.1 om næringstyper inkludert handel i kjerneområdene. Handel i medhold av ny regionalplan ivaretas generelt i annen bestemmelse 5.7.
- Forslag til bestemmelse 3.2 om næringstyper inkludert handel i Indre og Ytre bussveisone. Handel i medhold av ny regionalplan ivaretas generelt i annen bestemmelse 5.7.
- Forslag til bestemmelse 3.3 om kontorandel, herunder om sambruk mellom industri og kontorbygg og om frittstående kontorbygg på N2 og N3, tas ikke inn.
- Forslag til bestemmelse 5.3 om handelsformål på H1 (Ikea) og H2 (Tvedt) opprettholdes.
- Forslag til bestemmelse 5.6 om N1 og N2 beholdes, og bredden på grønnstruktur settes til 30 meter.
- Forslag til bestemmelse 7.1 om fellesbestemmelser til grønnstruktur, minste bredde på grønnstruktur opprettholdes til 15 meter.
- Forslag til bestemmelse 7.2 om vannstrukturer, krav ved utskifting av betongelementer opprettholdes.

## 2. Innledning

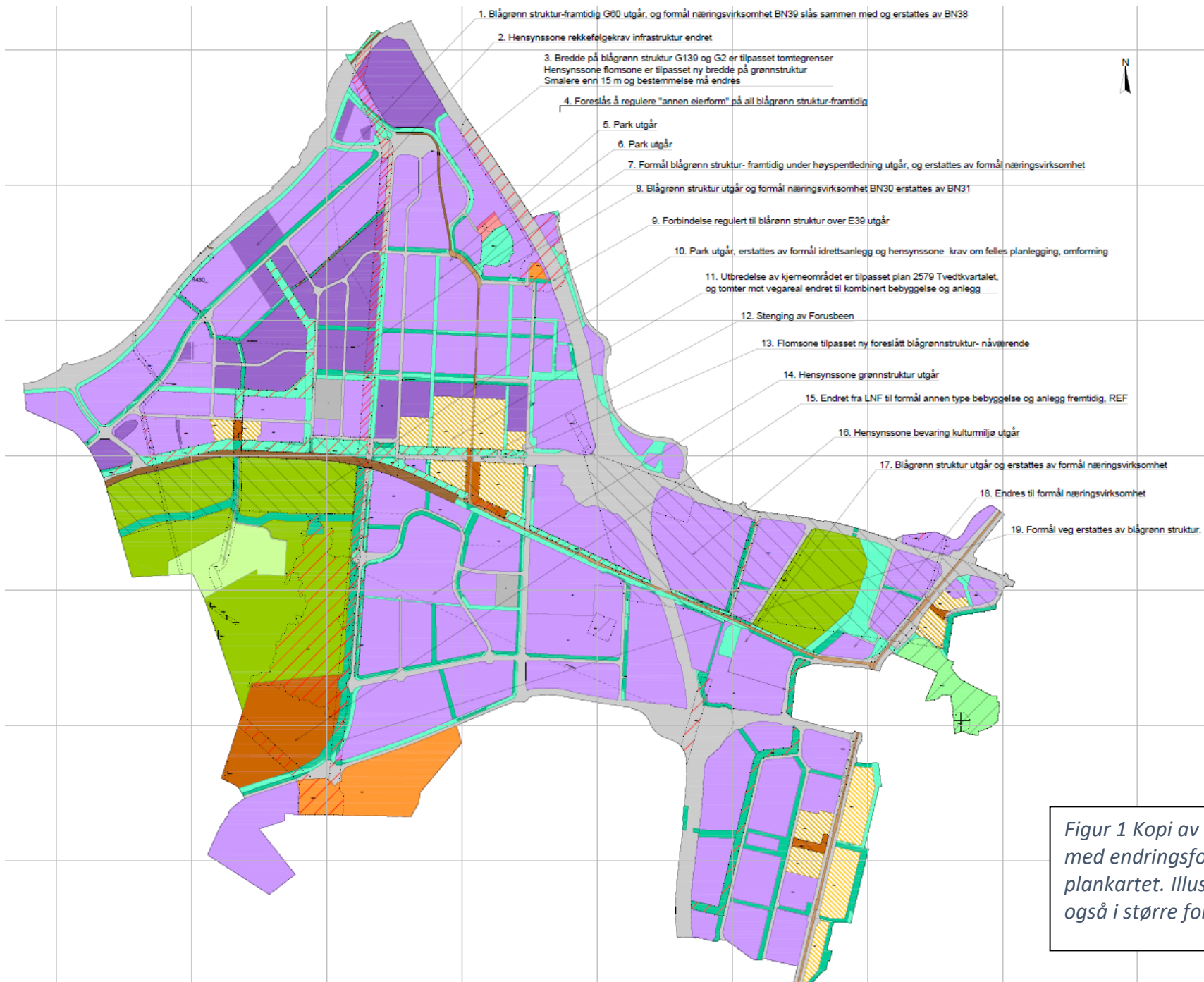
Vi viser til endringsforslag fra Næringsforeningen. Her følger rådmennenes kommentarer til innspillene.

Leseveiledning, fargekoder i dokumentet:

**Grønn markering:** Endring innarbeides til vedtak i styret 31. januar om tilleggshøring.

**Gul markering:** Endring vurderes videre og avklaring kan skje uten tilleggshøring, før sluttbehandling av planen.

**Rød markering:** Endring frarådes. Begrunnelse framgår i teksten.



Figur 1 Kopi av mottatt vedlegg med endringsforslag på plankartet. Illustrasjon her, vedlagt også i større format.

### 3. Kommentarer til endringer på plankartet

Nr. henviser til kart med logg fra Næringsforeningen, på foregående side, eller i eget vedlegg for bedre lesbarhet:

1. Endring **frarådes**. Planen benyttes til å danne sammenheng i framtidig gjennomgående struktur. Og mulighet for ny forbindelse for gående og syklende til eksisterende bro over Solasplitten og gjennom regionalt grøntdrag nord for planområdet. Gangforbindelsen finnes fra vest, men framtidig forbindelse fra øst vil redusere gangavstanden. Forbindelsen legges i eiendomsgrensen.
2. Her har vi ikke funnet ut hva innspillet handler om. Der er ikke noen hensynssone på plankartet til IKDP Forus der pilen i innspillet peker. Vi har ikke fått tid til å følge opp med spørsmål til Næringsforeningen.
3. Endring **anbefales delvis**. Grønnstruktur kan reduseres, men ikke så mye som vist i endringsforslaget. Grøntdraget langs kanalen eksisterer i dag med 15-18 meters bredde i terrenget. Der er ingen stedlig begrunnelse for å anbefale smalere bredde på dette gjennomgående grøntdraget. Vi anbefaler at grøntdraget reduseres fra 30 til 15 meters bredde. Det er samme bredde som grøntdraget har i fortsettelsen i retning sørvest.
4. Endring **frarådes**. Innspillet henger sannsynligvis sammen med endringsforslaget til pkt. 1.11 i tabellen over. Se vurdering der.
5. Endring kan **anbefales**. Konsekvens i forhold til mål om steds kvalitet og miljø/klima: Området ligger langs gjennomgående grønnstruktur, men langt unna kjerneområdene. Det at arealet tas bort vil ikke forringe attraktiviteten for gående og syklende nevneverdig. Arealet endres tilbake til næringsformål.
6. Endring kan **anbefales**. Konsekvens i forhold til mål om steds kvalitet og miljø/klima: Området ligger langs gjennomgående grønnstruktur, men langt unna kjerneområdene. Det at arealet tas bort vil ikke forringe attraktiviteten for gående og syklende nevneverdig. Arealet endres tilbake til næringsformål.
7. Endring **frarådes**. Dette er et hovedgrøntdrag som skal prioriteres opparbeidet i planperioden fordi det strekkes gjennom hele området og forbinder Forus til utenforliggende områder. Forbindelsen får en viktig funksjon som attraktiv forbindelse for gående og syklende. Konsekvensene for grunneierne vurderes som mindre uheldige fordi de uansett ikke kan bygge der pga sikringssone til høyspent.
8. Endring **anbefales delvis**. Forbindelsen bør beholdes for å tilby flere adkomster til skogområdet. Det vil øke bruksmulighetene. Forbindelsen fjernes som grøntdrag på plankartet, men vises som forbindelse på temakartet for gangveinett. Betyr at forbindelsen blir sikret for gående, men ikke med grøntdrag.
9. Endring **frarådes**. Plankartet bør vise forbindelsen uavhengig av hva som blir konklusjon om rekkefølgetiltaket. Berører ikke private grunneiere. Forbindelsen er fulgt opp med et rekkefølgetiltak om gang/sykel bro eller undergang. Det har vært drøftet å ta ut rekkefølgetiltaket. Konsekvensen av å fjerne forbindelsen vil være at planen ikke tilbyr framtidig, tettere kontakt mellom etablert boligbebyggelse på Godeset og Forus vest. E39 blir fortsatt en gjennomgående avvisende barriere. Tiltaket er på den andre siden sannsynligvis kostbart, det vil vi få mer informasjon om, etter avsluttet arbeid med kostnadsberegning av rekkefølgetiltakene. Ved å unngå anleggsbidrag til rekkefølgetiltaket blir det enklere for industribedrifter å etablere seg. Men ansatte ved framtidige bedrifter får dårligere tilbud til sine arbeidsreiser når de i større grad enn i dag blir henvist til å gå eller sykle i stedet for å kjøre bil.

10. Endring **frarådes**. I planen er dette området sentralt ved kjerneområdene avsatt til grønnstruktur, mens resten videre vestover langs Åsenvegen er vist med hensynssone omforming. Golfbanen vil kunne benytte arealet som er omdisponert til grønnstruktur så lenge det ikke er reelt behov for å endre bruken av området. Endring av arealformål frarådes.

11. Endringer **frarådes**.

Vi har sjekket nærmere hvilke avvik som finnes mellom siste versjon av IKDP Forus, og høringsutkastet til detaljplan for Tvedtkvartalet. Kartutsnittet under viser detaljplanutkastet og dets arealformål. Over arealformålene er vist med røde stiplede linjesymbol formålsgrensene i siste versjon av plankartet til IKDP Forus. De største avvikene er: Tvedtplanen viser kombinert formål på alle byggeområdene, IKDP viser kombinert formål i de to feltene innenfor kjerneområdet, ellers er vist næringsformål. IKFDP Forus tillater ikke rene kontorformål utenfor kjerneområdet. Der er satt av jevnt over 6-7 meter bredere grønnstruktur i IKDP enn i Tvedtplanen. I tillegg er satt av en ekstra bredde til grønnstruktur foran et av Tvedt-feltene for å få variasjon i bygningsmassen og ekstra rom på en avgrenset strekning til utposning i vannmiljø, uteservering mm. I siste versjon av IKDP er vist adkomster fra øst og vest til de to feltene på hver side av Lagerveien. I Tvedtplanen er det i tillegg vist tre andre adkomster fra Forusbeen. IKDP Forus viser som prinsipp flere steder langsgående grøntstruktur mellom vei og byggeformål, det vil være mulig å krysse. For Tvedt betyr det at det er mulig å etablere adkomster fra nord til de to feltene øst for Lagerveien. Tvedtplanen viser også en adkomst som krysser bussveien (Lagerveien) i bakkant, nord for Tvedtsenteret. Tvedtplanen viser Forusbeen åpen for gjennomkjøring, mens IKDP legger til rette for at Forusbeen stenges.



Figur 2 Adkomster til Tvedtsenteret.

Mottatt endringsforslag fra Næringsforeningen bør leses sammen med innspill til pkt. 5.3 b. i tabellen. Plankartet fra Næringsforeningen viser et kompromiss når det gjelder arealformål, flere felt er vist med næringsformål. Rådmannsgruppen kan anbefale at Næringsforeningens forslag om mer areal til kombinert formål innlemmes i kjerneområdet med tilhørende mulighet for økt utnyttingsgrad og mulighet for etablering av rene kontorformål. Betingelsen er at handelsareal ikke økes utover rammen på 15 000 m<sup>2</sup>, og at 15 000 m<sup>2</sup> fastsettes som arealramme til handel i IKDP Forus.

Formålsgrensen mellom grønnstruktur og byggeformål er vist på samme sted som i Tvedtplanen. Dersom Forusbeen stenges som vist i IKDP Forus, blir der mer tilgjengelig areal til grønnstruktur ved at veiareal for endret formål. Det kan det gi grunnlag for å flytte byggegrensen mot sør i tråd med Tvedtplanen. Et tilbaketrunket felt bør likevel opprettholdes.

12. Endring **frarådes**. Endringsforslaget har betydning for alle målene steds kvalitet, miljø/klima og næringsutvikling. Næringsforeningen viser at Forusbeen holdes åpen eller at Forusbeen med enkle grep kan åpnes. Endringsforslaget viser sammenhengende veiforbindelse over den urbane aksene i kjerneområdet Koppholen. Konsekvensen av forslaget er belyst i utredning fra Norconsult. Trafikkmengden på Forusbeen vil fortsette som i dag slik at veikapasiteten utnyttes til maksimum i de mest belastede

periodene. Trafikksimulering viste at det fortsatt vil være raskere å kjøre Forusbeen enn å kjøre den indre ringveien nord eller sør for Koppholen kjerneområde. Lysregulering ved kryssing av bussveien vil ikke redusere framføringshastigheten nok til at det gir utslag. Konsekvensen blir at man mister muligheten til å realisere det attraktive miljøet i Koppholen med en indre bilfri kjerne, og betydningen det kan få for det regionale og helhetlige næringslivet på Forus. En annen konsekvens er at gjennomgangstrafikken som finnes på Åsenvegen i dag, flyttes til Kanalsletta.

13. Endring **frarådes**. Bredden på hensynssone flom følger av det vi konkluderer om grønnstrukturbredde til de to foregående innspillene. Flomsonen legges på hele bredden som disponeres til grønnstruktur.

14. Endring **anbefales delvis**. Kommentarene her og innspillet fra Næringsforeningen bør leses sammen med omtale i tabellen over til pkt. 9.6 vedrørende hensynssone H540\_2. Saksforelegg begrunner hvorfor hensynssonen er beholdt på strekningen nærmest golfbanen (se side 27). Begrunnes med at gs-vei er bygd innenfor sonen, plassering er derfor bestemt. Og at eiendommene er små og IKDP Forus krever ikke felles detaljplan som kunne avklart plassering og trasè. Men det har oppstått en ulik behandling ved at N1/N2 har fått krav om et smalere grøntdrag på 20 meter, mens grønnstruktur lenger vest fortsatt er vist med 40 meter som samsvarer med regionalplanens breddekrav til regional grønnstruktur. Vi anbefaler at bestemmelsen på N1/N2 (Equinor) endres til 30 meter, og at 30 meter vises på hensynssone grønnstruktur lenger vest. Fylkeskommunen kan komme til å reagere på at kun 20 meter bredde presenteres i planen fordi grønnstrukturen over eiendommene er en oppfølging av deres forventning om regional grønnstruktur gjennom Forus.

15. Endring **frarådes**. Forslag om formålsendring har blitt mottatt og drøftet flere ganger i planprosessen og er blitt avvist. Vi viser til tidligere vurderinger. Se omtale i planbeskrivelse under alternativsdrøftinger side 19: [Planbeskrivelse ved hovedhøring](#)

16. Endring **frarådes**. Gjeldende Kulturminneplanen i Stavanger viser at detaljplan skal legge til rette for at hovedbygget der Statoil (nå Equinor) ble etablert, bevares. Begrunnelse finnes i saksforelegget, kapittel om bevaring av kulturmiljø. Det vil gjelde selv om IKDP Forus ikke viser eiendommen med hensynssone bevaring. Det bør imidlertid være samsvar mellom ulike planer for samme område. Derfor frarådes å ta ut hensynssonen.

17. Endring **frarådes**. Det aktuelle arealet har i dag skog og etablert vegetasjon. Det er en del av et eksisterende grøntområde, nær bussvei og derfor i et område med potensiale for framtidig fortetting. Det er viktig å ta vare på eksisterende vegetasjon blant annet for å ivareta miljøkvaliteter. Dette er et etablert skogsområde som gir stedet en karakter og en kvalitet ut over det vi finner i opparbeidede parker og felles uteområder. Det tar mange år å etablere en lignende skog, og områdene både øst og vest på Forus mangler slike kvaliteter.

18. **Endring til næringsformål frarådes, men tjenesteyting utgår som underformål til det kombinerte formålet**. Det aktuelle feltet er sørøst for travbanen. IKDP Forus har i utgangspunktet vært åpen for å anbefale for boligutvikling og blandet byutvikling i områdene øst for E39. Boligutvikling i delområder øst for E39 vil ikke undergrave Forus som fortsatt svært viktig for næringsutvikling. Ved oppstart av planen var det et viktig tema og det er ønskelig med boligutbygging nærmere Forus. Dette var tema i mandatet, planprogrammet og planprinsippavklaringen. Forutsetningen er at det ikke er til ulempe for eksisterende næringsvirksomhet. Nylig vedtatt reguleringsplan i Sandnes viser kombinert formål og tillater service/tjenesteyting med mer på området. IKDP Forus anbefaler tjenesteyting i kjerneområdene Forussletta Nord og Forussletta Sør øst for E39. Tjenesteyting i andre områder kan undergrave intensjonen og prinsipper for utvikling av kjerneområdene. IKDP Forus må derfor sørge for at tjenesteyting/service forbeholdes kjerneområdene. Området anbefales opprettholdt som kombinert bebyggelse og anlegg med følgende bestemmelse: «Området skal



planlegges for bolig/næring. Andel bolig avklares i reguleringsplan». Underformål tjenesteyting inngår ikke. Tilsvarende avklares også for felt KF1 (sør for kjerneområdet Forussletta sør), også kombinert formål som har vært vist med tillatt tjenesteyting i tidligere bestemmelse.

19. Endring **frarådes**. I dette tilfellet ville det vært nyttig med begrunnelse om hvorfor Næringsforeningen ønsker denne endringen. Forslaget kan ha sammenheng med pågående drøftinger om planskilt kryssing for gående og syklende. Forslaget fjerner en logisk forbindelse langs Forusbeen sør, en overordnet samlevei. Veisystemet vil ikke være lesbart uten denne veilenken og det skapes omveier i ytre deler av næringsområdet som skal ha gode forbindelser for næringstransport ut til overordnet veinett. Hvis veilenken fjernes vil det gi negativt utslag på måloppnåelse for næringsutvikling. Sandnes kommune og FNP bør vurdere i samråd med vegvesenet om kryssing kan legges i plan, med lysregulering og sensorer som registrerer syklende, slik som på Grannes. Lysregulering vil kunne oppleves som en akseptabel hindring for næringstrafikken, og bedre enn å stenge veien.

#### 4. Bestemmelser og retningslinjer

Rådmennenes kommentarer framgår i høyre kolonne.

| <b>Revidert 10.01.2019 til styrets møte 17.01.2019</b>   | <b>Forslag fra Næringsforeningens ressursgruppe for Forus 25.01.2019</b>  | <b>Rådmennenes vurdering og anbefaling til styret</b>  |
|--|---|--|
| <b>1 Generelle bestemmelser og retningslinjer</b>  | <b>1 Generelle bestemmelser og retningslinjer</b>   |  |
| <b>1.1 Planens virkeområde (pbl § 11-6)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommuneplanene i Sandnes, Sola og Stavanger sine bestemmelser og retningslinjer gjelder for områder med bebyggelse og anlegg innenfor planområdet, med unntak av tema som håndteres med egne bestemmelser i IKDP Forus.</li> <li>- Ved motstrid gjelder bestemmelsene i IKDP Forus foran kommuneplanens ordinære bestemmelser.</li> </ul> | <b>1.1 Planens rettsvirkninger (pbl § 11-6)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommuneplanene i Sandnes, Sola og Stavanger sine bestemmelser og retningslinjer gjelder for områder med bebyggelse og anlegg innenfor planområdet, med unntak av tema som håndteres med egne bestemmelser i IKDP Forus.</li> <li>- Ved motstrid gjelder bestemmelsene i IKDP Forus foran kommuneplanens ordinære bestemmelser frem til det vedtas ny kommuneplan.</li> <li>- Følgende planbestemmelser skal gjelde foran bestemmelser i IKDP Forus: <ul style="list-style-type: none"> <li>- §6 i bestemmelser til <a href="#">plan nr. 1767</a> i Stavanger kommune,</li> </ul> </li> </ul> | Bestemmelsene som Nf viser til, gjelder rekkefølgetiltak i noen gjeldende planer i Sandnes, Sola og Stavanger. Vi antar at forslaget har sammenheng med inngått låneavtale som FNP har med bank, der det henvises til de tidligere reguleringsplanene. Konsekvenser for rekkefølgekrav må gås gjennom i den enkelte kommune. Planer oppheves ikke gjennom IKDP Forus, og kan derfor ha samme gyldighet for inngåtte låneavtaler. Vurderinger vil bli gjort i samråd med FNP og jurist før sluttbehandling av planen. |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- §6 i bestemmelser til <a href="#">plan nr. 2001129</a> i Sandnes kommune</li> <li>- §4 i bestemmelser til <a href="#">plan nr. 2004138</a> i Sandnes kommune</li> <li>- §6 i bestemmelser til <a href="#">plan nr. 0309</a> i Sola kommune</li> </ul> | <p>Konklusjon:<br/> Vurderes i samråd med FNP og jurist. Eventuelle endringer kan skje uten tillegghøring og innarbeides før sluttbehandling.</p>  |
| <p><b>1.2 Plankrav (pbl § 11-9 punkt 1)</b><br/> I områder avsatt til utbyggingsformål kan arbeid og tiltak nevnt i plan- og bygningslovens §20-1 og § 20-2 ikke finne sted før området inngår i en reguleringsplan. 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.</p>   | <p><b>1.2 Plankrav (pbl § 11-9 punkt 1)</b><br/> I områder avsatt til utbyggingsformål kan arbeid og tiltak nevnt i plan- og bygningslovens §20-1 og § 20-2 ikke finne sted før området inngår i en eksisterende eller ny reguleringsplan.</p>   | <p>Endringsforslag berører mål om næringsutvikling: Viktig for næringsaktivitet at avklarte byggesaker raskt blir realisert. Stedskvalitet klima/miljø og arealstrategi: Kan gi konsekvenser om byggeprosjekter nylig vedtatt avviker mye fra intensjonen, målene og strategiene i IKDP Forus. Gjennomførbarhet: §1.3 gir økt gjennomføringsevne. Allerede avklarte prosjekter blir ikke satt på vent eller utgår. Gir forutsigbarhet i en overgangsfase.</p> <p>Konklusjon:<br/> Anbefaler at vår siste setning tas ut, den er overflødig. Nest siste setning anbefales å stå, for å ikke reversere prosjekter som er avklart og er klar for igangsettelse.</p>   |
| <p><b>1.3 Oppfølging av IKDP Forus i kommunene</b><br/> 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.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>c. I byggesaker der en kommune vurderer dispensasjon fra IKDP Forus, sendes</li> </ol> | <p><b>1.3 Oppfølging av IKDP Forus i kommunene</b><br/> [Det foreslås at hele bestemmelsen tas ut da den er i strid med <a href="#">pbl. § 9-6</a> og etter sin art hører hjemme i samfunnsdelen.]</p>   | <p>Aktuell lovparagraf: <b>§ 9-6. Gjennomføring og endring.</b> 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.</p> <p>Endringsforslaget berører planens gjennomførbarhet: Å fjerne innholdet svekker sannsynligheten for at kommunene følger opp planen på lik måte. Vi vurderer å endre fra bestemmelser til retningslinjer eller at en bestemmelse viser til avtale mellom kommunene om oppfølging av planen, og avtalen linkes til bestemmelsen.</p> <p>Konklusjon:<br/> Frarår å fjerne innholdet. Rådmannsgruppen forbereder egen sak om temaet til styret. Temaet er omtalt i utsendt sak til styret med bakgrunn i mottatte merknader. Både innhold og prosesskrav vil bli vurdert på nytt og avklares før sluttbehandling.</p> |



|  |   |   |
|--|---|---|
| saksutredning til de to andre kommunene for uttalelse, før vedtak fattes.  |   |   |
| <p><b>1.4 Retningslinjer om oppfølging av IKDP Forus i kommunene</b></p> <p>Bestemmelser og plankart for følgende bør endres gjennom revisjon av IKDP Forus:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avgrensing og plassering av nye kjerneområder og/eller senterområder med tilhørende bestemmelser.</li> <li>2. Områder og bestemmelser for handel og tjenesteyting.</li> <li>3. Bestemmelser for parkering.</li> </ol> | <p><b>1.4 Retningslinjer om oppfølging av IKDP Forus i kommunene</b></p> <p>[Det foreslås at hele bestemmelsen tas ut da den er i strid med <a href="#">pbl. § 11-9</a> og etter sin art hører hjemme i samfunnsdelen. Dersom pkt. 2 i retningslinjen skal stå, bør vedtak av IKDP Forus avventes til ny regional planbestemmelse for handel er vedtatt.]</p> | <p>Endringsforslag berører planens gjennomførbarhet: Vi presiserer at dette er retningslinje, ikke bestemmelse. Å ta ut innholdet svekker sannsynligheten for at kommunene følger opp planen på lik måte. Her omhandles hvilke endringer som skal behandles gjennom revisjon av planen, dette bør stå som retningslinjer i planen fordi det er relevant for alle som skal bruke planen. Det er aktuelt å foreta justeringer, det vurderes i samme sak til styret som nevnt i rad over.</p> <p>Konklusjon:<br/> <b>Endringer vurderes til neste styremøte. Uansett innarbeides unntak i pkt. 2 vedrørende ny handelsbestemmelse som kan komme i regionalplanen.</b></p>  |
| <p><b>1.5.2 Innslag av blågrønn faktor i alle byggeområder</b></p> <p>I detaljregulering eller byggetiltak, der krav til blågrønn faktor ikke er fastsatt, skal følgende minimumsnorm for blågrønn faktor legges til grunn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Kjerneområder 1-4: 0,7.</li> <li>b. Øvrige områder: 0,4</li> </ol>   | <p><b>1.4.2 Innslag av blågrønn faktor i alle byggeområder</b></p> <p>I detaljregulering eller byggetiltak, der krav til blågrønn faktor ikke er fastsatt, skal følgende minimumsnorm for blågrønn faktor legges til grunn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Kjerneområder 1-4: 0,5</li> <li>b. Øvrige områder: 0,3</li> </ol>                   | <p>Endringsforslag berører mål om klima/miljø og steds kvalitet: Vi anbefaler å følge Nasjonal veileder i størst mulig grad. Kan ikke direkte relateres til denne da Forus er et næringsområde og veilederen henviser ikke særskilt til næringsområder. Men det gir en retning. Vi har også sammenlignet med bestemmelsene i kommuneplanen for Stavanger. Basert på Nasjonal veileder og tilsvarende områder i kommuneplanen for Stavanger, anbefales 0,7 opprettholdt i kjerneområder. Vi har vurdert på nytt om øvrige områder kan anbefales med faktor 0,3. Konsekvensene av å redusere blågrønn faktor er at de gis mindre muligheter for forsinkelser av vannavrenning, mindre naturlig infiltrasjon og fortsatt store grå flater. Det får konsekvenser med direkte avrenning til kanaler for håndtering av overflatevann og rensing. Forskjellen mellom 0,4 og 0,3 synes ikke å være så stor, men samlet sett for de store områdene utenfor kjerneområdene får det stor betydning.</p> <p>Konklusjon:<br/> <b>Endring frarådes.</b></p> |
| <p><b>1.5.5 Vannkvalitet (pbl § 11-9, pkt. 3 jfr. § 27-1)</b></p> <p>a. Vannkvaliteten i Forus-vassdraget må sikres.</p>   | <p><b>1.5.5 Vannkvalitet (pbl § 11-9, pkt. 3 jfr. § 27-1)</b></p>   | <p>Endringsforslag berører mål om klima/miljø og steds kvalitet: Bestemmelsene er utarbeidet i samråd med kommunenes VA-ekspertise. Kommunenes fagpersoner har ikke avsluttet arbeidet.</p>   |

|   |   |   |
|---|---|---|
| <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sedimentasjon av partikkelbundne forurensninger i dammer</li> <li>2. Filtrering, binding og nedbrytning av forurensninger i jord/filtermasser</li> <li>3. Utløp fra renseparker til fremtidige vannløp gjennom Forus må sikres ytterligere rensing og filtrering før utløp i dobbeltprofilen.</li> </ol> <p>c. Vann fra veier, parkeringsanlegg og parkeringsflater skal ledes gjennom rensepark eller grønn rabatt før utløp til kanal.</p>   | <p>[Det foreslås at hele bestemmelsen tas ut da den er i strid med <a href="#">pbl. § 11-9 første ledd pkt. 3</a>, jfr. <a href="#">pbl. § 18-1</a> og etter sin art hører inn under Forurensningsloven.]</p>   | <p>Bl.a. er ikke krav til nivå på vannkvalitet konkludert i pkt. a. Bør ikke endres uten at de er involvert. Vi har drøftet at vi vil ta opp med de hvordan vi kan prioritere det som er viktigst, og fjerne det som følger av Forurensningsloven. Kommunene mener at pbl nettopp gir åpning for å supplere Forurensningsloven for å dekke stedlige behov. Kommunenes VA-ekspertise har anbefalt bestemmelsene for at vannhåndtering skal praktiseres likt og etter felles krav innenfor alle tre kommunene. Det skal ikke være motstrid med Forurensningsloven eller erstatte denne, men det er viktig å sikre at kommunene praktiserer vannhåndtering likt. Vannkvalitet er viktig for videreutvikling av gode områder. God vannkvalitet har en direkte betydning for opplevelsen av kvalitet i områder.</p> <p>Konklusjon:<br/> Vi ønsker ikke anbefale endringer før de er vurdert i samråd med VA-ekspertisen til kommunene. FNP inviteres til å delta i møte med prosjektgruppa og kommunenes VA avdelinger, for å bearbeide bestemmelsene.</p> |
| <p><b>1.6.1 Rekkefølgetiltak om stenging av Åsenvegen, Forusbeen og Traktorveien</b></p> <p>a. Ved etablering av kryssløsning for buss i krysset Forusbeen x Åsenvegen og Bussvei C i Åsenvegen skal Åsenvegen stenges for biltrafikk på strekningen mellom Røynebergvegen og Forusbeen. Samtidig skal Forusbeen stenges for gjennomkjøring i krysset Forusbeen x Åsenvegen. Traktorveien stenges for gjennomkjøring samtidig med Forusbeen.</p> <p>b. Senest når 120 000 m<sup>2</sup> BRA innenfor kjerneområdet Koppholen er bygget ut, skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Forusbeen og Traktorveien stenges for gjennomkjøring i krysset med Lagerveien (Bussveien)</li> <li>- Urban akse skal være ferdigstilt.</li> </ul> | <p><b>1.6.1 Rekkefølgekrav om stenging av Åsenvegen, og omlegging av Forusbeen</b></p> <p>Ved etablering av kryssløsning for buss i krysset Forusbeen x Åsenvegen og Bussvei C i Åsenvegen skal Åsenvegen stenges for biltrafikk på strekningen mellom Røynebergvegen og Forusbeen. Samtidig skal Forusbeen stenges for gjennomkjøring i krysset Forusbeen x Åsenvegen og det etableres ny kryssing av kanalen fra Forusbeen til Fabrikkveien. Traktorveien stenges samtidig for gjennomkjøring øst for Fabrikkveien.</p> | <p>Se også endringsforslag på plankartet, nr 12.</p> <p>Endringsforslag berører mål om klima/miljø og steds kvalitet: Vår tolkning er at Næringsforeningens forslag holder muligheten for å kjøre gjennom Forusbeen åpen. Gjennomkjøringstrafikken fra Åsenveien flyttes til Kanalsletta. Kanasletta vil få økt trafikk og redusert steds kvalitet. Kjerneområdet Koppholen blir mindre attraktivt for en tett utvikling av kontorvirksomheter. Vi gjør oppmerksom på at rådmennenes forslag til bestemmelse er justert i utkast sendt til styret 25. januar, men ikke med endringer som Næringsforeningen etterspør.</p> <p>Konklusjon:<br/> Endringsforslag frarådes.</p>   |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>c. Ved utbygging på KJ2E og KJ2J skal etableres ny felles adkomstvei til eiendommene i forlengelse av Fabrikkveien over kanalen. Dersom Forusbeen før dette stenges både fra øst og vest, skal ny adkomst sikres fra Fabrikkveien før siste stenging av Forusbeen.</p> |   |  |
| <p><b>Tabell 1: Oversikt over rekkefølgetiltak for grønnstruktur, kanal, gange- og sykkeltiltak.</b></p>  | <p><b>Tabell 1: Oversikt over rekkefølgetiltak for grønnstruktur, kanal, gange- og sykkeltiltak.</b><br/> [Alle rekkefølgekrav bør utgå inntil det er gitt en nøyaktig beskrivelse av hvert enkelt tiltak og en konkret individuell begrunnelse hvor det fremgår hvorfor dette tiltaket er nødvendig for at de aktuelle delområdene skal bli byggeklare. (Se vedlagt notat fra advokatfirmaet Hjort datert 22.01.2019).<br/><br/> For øvrig skal det bemerkes at tiltak nr. 1a, 1b og 1c utgår da disse forhold er hensyntatt i nytt forslag til pkt. 1.1.]</p> | <p>Jurister i Sola og Stavanger vurderer innholdet i brevet fra Seabrokers advokat Hjort, samt notat som nfølger planen ved tilleggshøring om rekkefølgetiltakene og begrunnelser av behov.</p> <p>Endringsforslaget berører planens gjennomførbarhet: Planen må ha gyldige bestemmelser om rekkefølgekrav for at den skal fungere. Det foreligger er notat om begrunnelser av rekkefølgetiltakene som er utarbeidet til tilleggshøringen, notatet omtaler hvert enkelt tiltak med begrunnelse av tilordning. Vi har mottatt notat fra Seabrokers advokat. Kommunenes juridiske kommentarer til det mottatte notatet vil bli levert til styret til kommende møte. Juristene anbefaler at tilleggshøring sendes til alle private grunneiere, fordi noen rekkefølgetiltak har fått endret tilordning.</p> <p>Konklusjon:<br/> <b>Rekkefølgekravene opprettholdes.</b> Pga endret tilordning av noen av tiltakene, sendes planen på tilleggshøring til alle grunneiere. Kommunenes juridiske kommentarer til det mottatte notatet vil bli levert til styret til neste møte.</p> |
| <p><b>1.9 Beregningsmetode for tillatt bruksareal</b><br/> a. Imaginære plan regnes ikke med i BRA.</p>   | <p><b>1.9 Beregningsmetode for tillatt bruksareal</b><br/> a. I kjerneområdene 1-4 regnes ikke imaginære plan med i BRA.<br/> b. Utenfor kjerneområdene regnes imaginære plan med i BRA.</p>  | <p>Endringsforslag berører planens arealstrategi og gjennomførbarhet: Imaginære plan er typisk industrihall med dobbel takhøyde. Hvis imaginære plan regnes med i grunnlaget for beregning av antall parkeringsplasser, kan det føre til flere legger inn ekstra og unødvendig takhøyde med imaginære plan for å oppnå ekstra parkeringsareal. Det slår skjevt ut i antall parkeringsplasser og øker antallet nye p-plasser. Imaginære plan i en bygning øker ikke virksomhetenes behov for parkeringsplasser.</p>   |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   |  | <p>Ok at imaginære plan ikke regnes med i kjerneområdene. Betyr at store amfier og åpne midtpartier kan innarbeides uten at det tar av tillatt utbyggingspotensiale.</p> <p>Kan være ønskelig å regne med imaginære plan som vist i endringsforslaget fordi det blir enklere å overholde krav om minimum utnyttingsgrad. Men incitament til å oppnå høyere utbyggingstetthet i industrisonene svekkes i planen.</p> <p>Konklusjon:<br/> Endringsforslag i pkt a. er ok.<br/> Pkt b. er ok, men tilføyes: Imaginære plan regnes ikke med i BRA ved beregning av antall parkeringsplasser.<br/> Endringene innarbeides i oppdatert utgave før tillegghøring.</p>   |
| <p><b>1.10.1 Bestemmelser for bilparkering</b></p> <p>a. Det stilles krav om maksimal parkeringsdekning på 0,5 parkeringsplasser per. 100 m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p>  | <p><b>1.10.1 Bestemmelser for bilparkering</b></p> <p>a. Det stilles krav om maksimal parkeringsdekning på 1,2 parkeringsplasser per. 100 m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>b. Fra og med 2025 skal 50% av p-plasser etablert etter denne plans vedtakelse være forbeholdes utslippsfrie kjøretøy. Andelen økes til 100% etter 2030.</p> | <p>Endringsforslag berører mål om Klima/miljø:<br/> Forslaget er sterkt i strid med nullvekstmålet som gjelder for personbiltrafikk uavhengig av drivstoff som benyttes. Vi kan ikke ha bestemmelser som gir endret bruk av arealer frem i tid. Hvem skal kontrollere og følge opp hvem plassene forbeholdes i 2025? Denne type bestemmelser er ikke tillatt. Når det gjelder begrunnelse for 0,5 vises til saksforelegg til styret.</p> <p>Konklusjon:<br/> Frarådes. Pkt a. beholdes med norm på 0,5 parkeringsplasser per. 100 m2 BRA.</p>  |
| <p><b>1.11 Grøntareal på eiendommer</b></p> <p>a. Minimum 10 % av eiendommen skal avsettes til felles tilgjengelig uteoppholdsareal.</p> <p>b. Ved eiendommer som grenser ut mot grønstruktur, skal uteoppholdsareal plasseres ut mot grønstrukturen.</p> | <p><b>1.11 Grønnstruktur/Parkbelte i industriområde</b></p> <p>a. Blågrønn struktur langs tomtene erverves og opparbeides av grunneier på tilgrensende tomter, jfr. pbl. § 18-2 annet ledd.</p> <p>b. Blågrønn struktur medregnes i tomtens areal som grunnlag for beregning av %-BRA.</p>   | <p>Merk at vi har mottatt et oversendelsesforslag i styret om at kravet på 10% ikke bør gjelde generelt for kjerneområdene. Det er kommentert i saksforelegget at vi er enig i, og at vi skal innarbeide en presisering før sluttbehandling.</p> <p>Vår tolkning av endringsforslaget: Ønsker å videreføre tidligere praksis på Forus om at grøntdrag opparbeides etter avtale med FNP, men at de fortsatt eies av den enkelte grunneier. Hvis innspillet legger til grunn at grøntdrag vises med næringsformål, er ikke det i samsvar med kommunenes intensjon med planen.</p> <p>Endringsforslaget berører planens gjennomførbarhet og mål om steds kvalitet: Det vurderes som ikke juridisk korrekt å ha en</p> |

|   |   |  |
|---|---|--|
|   |   | <p>bestemmelse om erverv slik Næringsforeningen har anbefalt i pkt a. i en kommunedeplan. Dette er å regne som et privatrettslig hensyn som håndteres i henhold til andre avtaler og avtaleverk. Vi ser behov for en klargjøring av hva som menes, og videre få en juridisk vurdering før anbefaling.</p> <p>Det kan også være en misforståelse i hvordan anbefalt bestemmelse skal tolkes. 1.11 slik den er anbefalt i IKDP gjelder ikke grøntdrag, men mindre grøntareal på den enkelte eiendom. Om det er mer klargjørende kan overskriften vurderes endret. Hensikten er å oppnå regnbed, grønne rabatter og uteoppholdsareal på eiendommene og er tatt inn særlig med tanke på områdene utenfor kjerneområdene. Arealer som avsettes kan regnes med i blågrønn faktor. Og arealene medregnes i tomtens areal som grunnlag for beregning av % BRA.</p> <p>Konklusjon:<br/> <b>Endring vurderes videre. Vi ønsker å finne mer ut om hva som menes med innspillet fra Næringsforeningen.</b></p> |
| <p><b>2. Bestemmelser for kjerneområdene (pbl. § 11-9 jfr. 11-10)</b></p>   | <p><b>2. Bestemmelser for kjerneområdene (pbl. § 11-9 jfr. 11-10)</b></p>   |  |
| <p><b>2.1 Fellesbestemmelser for kjerneområdene (Kj1-4)</b><br/> Følgende fellesbestemmelser gjelder for kjerneområdene:</p> <p>e. Bakkeparkering tillates ikke i kjerneområdene, med unntak av parkering for bevegelseshemmede. Parkering skal etableres i separate bygg, felles for flere eiendommer.</p> | <p><b>2.1 Fellesbestemmelser for kjerneområdene (Kj1-4)</b><br/> Følgende fellesbestemmelser gjelder for kjerneområdene:</p> <p>e. Bakkeparkering tillates for korttidsparkering (15 min) og parkering for bevegelseshemmede og varelevering. Øvrig parkering skal etableres i separate bygg.</p> | <p>Endringsforslaget berører mål om steds kvalitet og miljø/klima: Bakkeparkering bør tillates for bevegelseshemmede, bildeleordning, taxiholdeplass, kiss and ride, korttidsparkering (maks 15 minutter) og varelevering. Planen bør stille krav om maks antall plasser til korttidsparkering, men Pbl gir ikke anledning til å skille mellom ordinær parkering og korttidsparkering. Det er ikke opplagt hvordan dette kan løses. Øvrig parkering skal etableres i separate bygg, felles for flere eiendommer.</p> <p>Konklusjon:<br/> <b>Endringer vil bli tatt inn, men vi har behov for å vurdere innhold nærmere i medhold av pbl.</b><br/> <b>Krav om at øvrig parkering skal etableres i separate bygg, felles for flere eiendommer, opprettholdes for kjerneområdene.</b></p>   |

|  |  |  |
|--|--|--|
| <p><b>2.7.1 Næringstyper</b><br/> Det kan tilrettelegges næringsbebyggelse for følgende virksomhet i kjerneområdene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kontor</li> <li>b. Kombinert virksomhet, kontor/Industri</li> </ul>   | <p><b>2.7.1 Næringstyper</b><br/> Det kan tilrettelegges næringsbebyggelse for følgende virksomhet i kjerneområdene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kontor</li> <li>b. Kombinert virksomhet, kontor/Industri</li> <li>c. Handel som tillates i medhold av regional planbestemmelse for handel</li> </ul>  | <p>Endringsforslaget berører mål om næringsutvikling, steds kvalitet og planens arealstrategi: Bestemmelse om oppfølging av handel i hht regionalplanen er vist med generell bestemmelse pkt 5.7 i oppdatert utgave. Bestemmelsene om handel må samsvare med intensjonene i gjeldende regionalplan mht til handel. Samtidig skal IKDP Forus gjennom bestemmelsene ta opp i seg ny regionalplan og eventuelle endringer om handel. Handel skal utredes i fase to av arbeidet med RJP-J 2050. Rådmannsgruppen anbefaler at bestemmelsen holdes mest mulig generell i IKDP forus, og er derfor ikke knyttet til spesifikke soner på plankartet. IKDP Forus skal tilby åpningene, og eventuell planbestemmelse i RPJ må avklare plassering, rammer og kvalitetskrav. Bestemmelser om lokalisering av ulike typer handel har betydning for arealutviklingen i og utenfor kjerneområdene i IKDP Forus. Regionalplanen må avklare regionale konsekvenser av handel.</p> <p>Konklusjon: <b>Endringer frarådes.</b></p> |
| <p><b>3 Bestemmelser for Indre og Ytre bussveiene, innenfor 400 meter fra bussvei, utenom kjerneområder (pbl § 11-9 jfr. § 11-10)</b></p>  | <p><b>3 Bestemmelser for Indre og Ytre bussveiene, innenfor 400 meter fra bussvei, utenom kjerneområder (pbl § 11-9 jfr. § 11-10)</b></p>  |  |
| <p><b>3.1 Avgrensning av areal for næringsformål innenfor 400 meter fra bussveitrase</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Avgrensning av areal for næringsformål innenfor 400 m fra midtlinje bussvei fremgår på plankartet med to bestemmelsesområder: <ul style="list-style-type: none"> <li>- IBV - Indre bussveiene</li> <li>- YBV – Ytre bussveiene</li> </ul> </li> <li>b. Naturlig og presis avgrensning av Indre og Ytre bussveier avklares gjennom reguleringsplan.</li> </ul> | <p><b>3.1 Avgrensning av areal for næringsformål innenfor 400 meter fra bussveitrase</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Avgrensning av areal for næringsformål innenfor 400 m fra midtlinje bussvei fremgår på plankartet med to bestemmelsesområder: <ul style="list-style-type: none"> <li>- IBV - Indre bussveiene</li> <li>- YBV – Ytre bussveiene</li> </ul> </li> <li>b. Naturlig og presis avgrensning av Indre og Ytre bussveier avklares gjennom reguleringsplan. Der mer enn 50% av eiendommen ligger innenfor en sone, skal hele eiendommen legges inn i sonen.</li> </ul> | <p>Endringsforslaget øker forutsigbarheten.</p> <p>Konklusjon:<br/> <b>Godt forslag, pkt b med tillegg innarbeides.</b></p>  |
| <p><b>3.2 Næringstyper</b><br/> Det skal det tilrettelegges næringsbebyggelse for:</p>   | <p><b>3.2 Næringstyper</b><br/> Det kan tilrettelegges næringsbebyggelse for:</p>  | <p>Se kommentar til pkt 2.7.1 over. Samme kommentar gjelder her.</p>   |



|  |  |   |
|--|--|---|
| <p>1. kombinasjonsvirksomheter industri – kontor<br/>2. industri</p>   | <p>1. kombinasjonsvirksomheter industri – kontor<br/>2. industri<br/>3. handel med varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer. Ikke plasskrevende varer som naturlig tilhører de nevnte plasskrevende varegruppene, tillates solgt på maksimalt 15 % av salgsarealet, begrenset oppad til 1000 m<sup>2</sup> BRA (bruksareal).<br/>4. handel som tillates i medhold av regional planbestemmelse for handel</p> | <p>Konklusjon:<br/>Endringer frarådes.</p>  |
| <p><b>3.3 Kontorandel</b><br/>Maksimum kontorandel per. bygg skal ikke være mer enn 60% av bygningens BRA.</p> | <p><b>3.3 Kontorandel</b><br/>Maksimum kontorandel per tomt skal ikke være mer enn 60% av tomtens BRA.<br/><br/>Frittstående kontorbygg skal bare tillates oppført der det er sambruk med bygg for industri eller handel på samme tomt eller i umiddelbar nærhet.<br/><br/>Innenfor sone N2 og N3 tillates det oppført frittstående kontorbygg.</p>  | <p>Endringsforslaget berører mål om næringsutvikling: Maksimum kontorandel bør knyttes til tomt og ikke bygning fordi det gir mulighet for kombibedrifter å skille kontordel og industrihall i separate nabobygg. Planen kan ikke sikre at det er sambruk mellom bygningene. Andre avsnitt i Næringsforeningens innspill dekkes av første avsnitt i planbestemmelsen og følges opp på neste plannivå.<br/><br/>Frittstående kontorbygg på N2 og N3 frarådes. Vi har ikke utredet konsekvensene av en slik bestemmelse. Det vil være i strid med intensjonen i planen om å danne noen attraktive kjerneområder, spesielt tilrettelagt for kontorvirksomheter.<br/><br/>Konklusjon:<br/>Første avsnitt i endringsforslaget gir nødvendig fleksibilitet på neste plannivå og innarbeides. Andre avsnitt i Næringsforeningens forslag til bestemmelse frarådes, sambruk kan ikke sikres i plan. Frittstående kontorbygg på N2 og N3 frarådes.</p> |
| <p><b>5 Bestemmelser og retningslinjer til bebyggelse og anlegg (pbl §11-9)</b></p>                            | <p><b>5 Bestemmelser og retningslinjer til bebyggelse og anlegg (pbl §11-9)</b></p>  |   |
| <p><b>5.3 Bestemmelser for handelsformål (pbl § 11.10 pkt 2)</b></p>   | <p><b>5.3 Bestemmelser for handelsformål (pbl § 11.10 pkt 2)</b></p>   | <p>Endringsforslaget berører planinnhold som er viktig i regional kontekst.</p>   |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>a. For bestemmelsesområde H1 kan det etableres en enkelt større forretning med regionalt/landsdelsbasert nedslagsfelt, som flyttes fra felt H3.</p> <p>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.</p> <p>c. Kommunenes bestemmelser for salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner og andre større byggevarer framgår i til enhver tids gjeldende reguleringsplaner og kommuneplaner.</p> | <p>a. For bestemmelsesområde H1 kan det etableres en enkelt større forretning med regionalt/landsdelsbasert nedslagsfelt.</p> <p>b. I felt H2 tillates det i tillegg til næringsformål, inntil 47 000 m<sup>2</sup> BRA med detaljhandel.</p> <p>[Se forslag til ny bestemmelse i pkt. 3.2 nr. 3 om handel med plasskrevende varer. Denne løsningen er valgt for å få lik håndtering i planområdet]</p> | <p>Slik står det i IKEA-planen (om felt H1): Formålet med planen er å tilrettelegge for en enkelt større forretning med regionalt/ landsdelsbasert nedslagsfelt, som flyttes fra annen lokalisering på Forus.</p> <p>IKDP Forus gir mulighet for å regulere forholdet mellom H1 og H3 i en felles plan, og det er i tråd med intensjonen til H1. Den anledningen er benyttet, og bestemmelsen angir sammenhengen mellom eiendommene. Det har ikke vært kommunenes intensjon å øke det samlede handelsarealet, og IKEA forventes å plassere seg på H1 eller bli på H3. Den andre eiendommen skal endres til næringsformål.</p> <p>Konklusjon:<br/> Frarår at pkt a. endres.<br/> Frarår at pkt b endres. Oppdatert handelsramme må avklares etter en prosess som avklares med Stavanger kommune.<br/> Frarår at pkt c utgår. Se også kommentar til pkt. 3.2.</p>  |
| <p><b>5.6 Bestemmelse til felt N1 og N2</b></p> <p>b. Grønnstruktur med minimum 20 meters bredde skal innlemmes i framtidig detaljplan, og skal inkludere hovedsykkelrute og gangtrase.</p>   | <p><b>5.6 Bestemmelse til felt N1 og N2</b></p> <p>b. Grønnstruktur skal innlemmes i framtidig detaljplan, og skal inkludere hovedsykkelrute og gangtrase.</p>  | <p>Se også endringsforslag til plankartet, nr 14.</p> <p>Endringsforslaget har betydning for mål om steds kvalitet og planens rolle i regional kontekst: Bredden på grønnstrukturen har betydning for kvaliteten for området. Det er nødvendig at det i tillegg til tilbud for gående og syklende også er tilstrekkelig tverrsnitt for opparbeidesle av grønne innslag på strekningen. Ny regional grønnstruktur har vært en bestilling fra fylkeskommunens administrasjon. Gjeldende regionalplan stiller krav om 40 meters bredde på regionale grøntdrag, og det var den opprinnelige bredden langs hele hensynssonen. Hensynssone grønnstruktur på Forus sørvest er en langsiktig løsning. Ytterligere reduksjon kan få konsekvenser for fylkeskommunens vurdering av planens måloppnåelse. 20 meters bredde på et regional grøntdrag er ikke tilfredsstillende. Se kommentar til foreslått endring på plankartet. Planen må sikre likebehandling vedr. breddekrav i bestemmelse og hensynssone. Vi anbefaler at foreslått bestemmelse til felt N1 og N2 oppdateres med krav til bredde på grønnstruktur på 30 meter.</p> |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  | <p>Konklusjon:<br/> <b>Endring frarådes.</b><br/> Men anbefaler følgende endring: Både hensynssomme H540_2 på plankartet vises med 30 meter og bestemmelse 5.6 b øker breddekravet til 30 meter.</p>   |
| <b>6 Bestemmelser til samferdselsanlegg (pbl §11-10 pkt. 2 og 4)</b>   | <b>6 Bestemmelser til samferdselsanlegg (pbl §11-10 pkt. 2 og 4)</b>   |  |
| <b>6.1.4 Infrastruktur til bil- og næringstransport</b><br>a. Kommunalteknisk vegnorm for Nord-Jæren skal legges til grunn i planlegging. Avvik fra normen må godkjennes særskilt.<br>b. Areal til oppstilling og manøvrering av vare- og gods transport skal settes av på egen eller felles næringseiendom.<br>c. Detaljplan skal vise at areal til næringskjøretøy plasseres adskilt fra ordinær parkering, og plasseres på bedriftens logistikkareal.<br>d. Varemottak skal anlegges slik at det ikke kommer i konflikt med gang- og sykkelatkomst. | <b>6.1.4 Infrastruktur til yrkes-/næringsbil</b><br>a. <a href="#">Skatteetatens definisjon av yrkes-/næringsbil</a> legges til grunn ved bruk av denne bestemmelse.<br>b. Kommunalteknisk vegnorm for Nord-Jæren skal legges til grunn i planlegging. Avvik fra normen må godkjennes særskilt.<br>c. Areal til parkering og manøvrering av yrkes-/næringsbil skal settes av på egen eller felles næringseiendom.<br>d. Detaljplan skal vise at areal til yrkes-/næringsbil plasseres adskilt fra ordinær parkering, og på bedriftens uteareal.<br>e. Minimum 50% av parkeringsplassene for yrkes-/næringsbil skal ha lademulighet og det skal være mulig å tilrettelegge 100 % av disse parkeringsplassene for lading på et senere tidspunkt.<br>f. Varemottak skal søkes anlagt slik at det ikke kommer i konflikt med gang- og sykkelatkomst. | <p>Endringene har betydning for mål om klima/mijø: Kommunene har ikke erfaring med å benytte Skatteetatens definisjon. Virksomhetenes behov varierer, og kommunenes praksis er at løsninger for logistikk og næringskjøretøy avklares i den enkelte plan. Kommunene kan vurdere endringsforslagene mer, men trenger mer tid på det. Konsekvensene vurderes som uoversiktlige og kan ikke endres på så kort varsel.</p> <p>Konklusjon:<br/> <b>Endringer vurderes videre. Eventuelle endringer kan innarbeides før sluttbehandling.</b></p> |
| <b>7 Bestemmelser for grønnstruktur (pbl §11-10 pkt. 2 og 3)</b>   | <b>7 Bestemmelser for grønnstruktur (pbl §11-10 pkt. 2 og 3)</b>   |  |
| <b>7.1 Fellesbestemmelser</b><br>e. Minimum bredde på grønnstruktur skal være 15 m.  | <b>7.1 Fellesbestemmelser</b><br>e. Der annet ikke er vist skal blågrønn struktur være minimum 15 m.   | <p>Se også endringsforslag til plankartet, nr 3.</p> <p>Endring har betydning for mål om steds kvalitet: Minste bredde som er vist på plankartet er 15 meter. Næringsforeningen har levert forslag om redusert bredde på et grøntdrag på plankartet på Forus nordvest, og det kan være begrunnelsen for deres endringsforslag. På det aktuelle stedet er grøntdraget allerede</p>  |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   |  | <p>etablert i terrenget med 15-20 meter bredde. På Forus er hensikten med grøntdrag å gi plass til infrastruktur for gående og syklende i grønnere omgivelser. Grøntdrag med smalere bredde enn 15 meter bør derfor ikke forekomme.</p> <p>Konklusjon:<br/> <b>Frarådes. Bestemmelsen opprettholdes slik den har vært vist. Endring på plankartet frarådes også.</b></p>   |
| <p><b>7.2 Vannstrukturer</b></p> <p>a. Temakart på plankartet for vann og vannkanaler legges til grunn i alle nye reguleringsplaner og byggetiltak.</p> <p>b. Ved planlegging av tiltak som berører lukkede deler av Foruskanalene, skal vurderes om disse skal gjenåpnes.</p> <p>c. Ved etablering av vannmiljø I kjerneområdene Kj1-4, ved bussholdeplasser og i park skal menneskers rekreative opplevelser prioriteres foran tilretteleggelse for økt naturmangfold.</p> <p>d. Ved utskiftning av betongelementer i kanalene øst for E39, skal naturlige materialer benyttes.</p> <p>e. Ved utskiftning av betongelementer i kanalene vest for E39, kan benyttes kunstige materialer som bidrar til økt biologisk mangfold sammenlignet med førsituasjon.</p> | <p><b>7.2 Vannstrukturer</b></p> <p>a. Temakart på plankartet for vann og vannkanaler legges til grunn i alle nye reguleringsplaner og byggetiltak.</p> <p>b. Ved planlegging av tiltak som berører lukkede deler av Foruskanalene, skal vurderes om disse skal gjenåpnes.</p> <p>c. Ved etablering av vannmiljø I kjerneområdene Kj1-4, ved bussholdeplasser og i park skal menneskers rekreative opplevelser prioriteres foran tilretteleggelse for økt naturmangfold.</p> | <p>Endring har betydning for mål om klima/miljø og steds kvalitet: Forslaget i IKDP Forus er en oppfølging av Statlig planretningslinje som ble vedtatt september 2018 om klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Der framgår i kapittel 4.3 at: «Bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger (slik som eksisterende våtmarker og naturlige bekker eller nye grønne tak og vegger, kunstige bekker og basseng mv.) bør vurderes. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort.»</p> <p>På Forus øst er der stort sett greie grunnforhold og ikke grunnlag for å hevde at naturbaserte løsninger ikke kan benyttes. På Forus vest kan andre løsninger begrunnes med grunnforhold, og derfor er dette ivare tatt i bestemmelsen pkt. e.</p> <p>Konklusjon:<br/> <b>Endring frarådes.</b></p> |
| <p><b>8 Retningslinjer for LNFR-områder (PBL §11-11 pkt. 2)</b></p>   | <p><b>8 Retningslinjer for LNFR-områder (PBL §11-11 pkt. 2)</b></p>  |  |
| <p><b>8.1 Retningslinje til landbruksområde L1</b></p> <p>a. Innenfor området kan det etableres med publikumsrettete formål, formidling eller barnas bondegård.</p>   | <p><b>8.1 Retningslinje til landbruksområde L1</b></p> <p>[Denne bestemmelsen tas ut da området foreslås disponert til «Andre typer bebyggelse» nærmere bestemt avfallshåndtering/sirkulærøkonomi]</p>   | <p>Se også endringsforslag til plankartet, nr 15.</p> <p>Endring har betydning for mål om steds kvalitet: Retningslinjen er ment å opprettholde et forslag fra tidligere prosesser/planer. Regional kontekst: Formålsendring til annet byggeformål er ikke aktuelt å anbefale.</p>   |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  |   | Konklusjon:<br>Endring frarådes. Arealformålet opprettholdes med LNF.<br>Retningslinjen opprettholdes.  |
| <b>9 Bestemmelser og retningslinjer for hensynssoner (PLB § 11-8)</b>  | <b>9 Bestemmelser og retningslinjer for hensynssoner (PLB § 11-8)</b>   |   |
| <b>9.6 Retningslinjer til hensynssone grønnstruktur H540_2</b><br>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.<br>b. Allmennhetens tilgang til og opplevelse av områdene skal ses som del av regionens samlede grønnstruktur.<br>c. Hensynssonen skal ha en gjennomgående forbindelse for gange og sykkel som bindes sammen med tiliggende gang- og sykkelveier i overordnet nettverk som er vist på temakart på plankartet.<br>d. Det bør være utstrakt bruk av trær og annen vegetasjon som grunnlag for økt naturmangfold.<br>e. Vegetasjonen bør sikres gode vekstvilkår.<br>f. Området bør tilrettelegges med håndtering av overvann fra tiliggende næringseiendommer. | <b>9.6 Retningslinjer til hensynssone grønnstruktur H540_2</b><br>[Hensynssonen tas ut i sin helhet Gang- og sykkelvei gjennom området bevares] | Se også kommentar til bestemmelse 5.6 ovenfor, samt innspill nedenfor til plankartet, nr 14.<br><br>Endring har betydning for mål om steds kvalitet, miljø/klima og planen sett i regional kontekst: Grønnstruktur med tilbud for gående og syklende ivaretar klima og miljø både mht tilrettelegging for attraktiv mobilitet og for overvannshåndtering m.m. i områder som totalt sett har store asfalterte flater. Grønnstruktur tilfører tilstøtende områder og steder mer kvalitet. Gir en fremtidig regional grønnstruktur gjennom Forus. Innspill fra regionale myndigheter om at dette er et viktig grep for mellom annet steds kvalitet og mobilitet. Planen må sørge for likebehandling med likt breddekrav i bestemmelse og hensynssone.<br><br>Konklusjon:<br><b>Endring anbefales delvis.</b><br>Hensynssonen reduseres til 30 meter bredde og breddekravet i bestemmelse 9.6 endres til 30 meter. Det betyr likt breddekrav for hensynssonen på plankartet og i bestemmelsen for N1 og N2. |