

Bestemmelser og retningslinjer

I nedenstående tabell er IKDP Forus sitt forslag til bestemmelser gjengitt i venstre kolonne. I høyre kolonne er Næringsforeningens alternative forslag til bestemmelser gjengitt. Det er bare die bestemmelsene der det er ønske om endring som er gjengitt.

Under hver av bestemmelsene er det tatt med en kolonnemed grå fyllfarge der det gis en begrunnelse for forslag til endring.

Revidert 02.02.2019 til styrets møte 17.01.2019	Forslag fra Næringsforeningens ressursgruppe for Forus 25.01.2019
1 Generelle bestemmelser og retningslinjer	1 Generelle bestemmelser og retningslinjer
1.1 Planens virkeområde (pbl § 11-6) <ul style="list-style-type: none">- 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.- Ved motstrid gjelder bestemmelsene i IKDP Forus foran kommuneplanens ordinære bestemmelser.	1.1 Planens rettsvirkninger (pbl § 11-6) <ul style="list-style-type: none">- 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.- Ved motstrid gjelder bestemmelsene i IKDP Forus foran kommuneplanens ordinære bestemmelser frem til det vedtas ny kommuneplan.- Følgende planbestemmelser skal gjelde foran bestemmelser i IKDP Forus:<ul style="list-style-type: none">- §6 i bestemmelser til plan nr. 1767 i Stavanger kommune,- §6 i bestemmelser til plan nr. 2001129 i Sandnes kommune- §4 i bestemmelser til plan nr. 2004138 i Sandnes kommune- §6 i bestemmelser til plan nr. 0309 i Sola kommune
Begrunnelse: <p>Det skal innledningsvis bemerkes at «virkeområde» ikke er det samme som «rettsvirkninger». Overskriften på dette punktet er derfor endret til «Planens rettsvirkninger (pbl. § 11-6)».</p> <p>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.</p>	

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 er foreslått en henvisning til rekkefølgebestemmelsene i gjeldende planer fra 2005 for at gjeldende områdemodell skal kunne videreføres parallelt med en evt. ny områdemodell.

1.2 Plankrav (pbl § 11-9 punkt 1)

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.

1.2 Plankrav (pbl § 11-9 punkt 1)

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.

Begrunnelse:

I Næringsforeningens forslag presiseres det at det ikke er krav om ny reguleringsplan der det allerede finnes en eksisterende reguleringsplan. Uten denne presiseringen vil all aktivitet i planområdet kunne stoppe opp dersom en skal vente på nye reguleringsplaner før en kan igangsette arbeid og tiltak nevnt i plan- og bygningslovens [§20-1](#) og [§ 20-2](#).

Den siste setningene i høringsutkastet tas ut da den ikke gir mening. Det skal også bemerkes at rammeavtaler er ukjente begrep i plan- og bygningsloven. Dersom en med byggesak har ment (bygge)tillatelse etter pbl. kap. 21 kan det bemerkes at tillatelsen har en varighet på tre år, jfr. [pbl. § 21-9](#).

1.3 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.

1.3 Oppfølging av IKDP Forus i kommunene

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

- c. I byggesaker der en kommune vurderer dispensasjon fra IKDP Forus, sendes saksutredning til de to andre kommunene for uttalelse, før vedtak fattes.

Begrunnelse:

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

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.

<p>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.</p>	
<p>1.4 Retningslinjer om oppfølging av IKDP Forus i kommunene Bestemmelser og plankart for følgende bør endres gjennom revisjon av IKDP Forus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Avgrensing og plassering av nye kjerneområder og/eller senterområder med tilhørende bestemmelser. 2. Områder og bestemmelser for handel og tjenesteyting. Med unntak av handel i medhold av Regionalplan Jæren. 3. Bestemmelser for parkering. 	<p>1.4 Retningslinjer om oppfølging av IKDP Forus i kommunene [Det foreslås at hele bestemmelsen tas ut]</p>
<p>Begrunnelse: 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.</p>	
<p>1.5.2 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Kjerneområder 1-4: 0,7. b. Øvrige områder: 0,4 	<p>1.4.2 Innslag av blågrønn faktor i alle byggeområder (pbl. § 11-9, nr. 6) 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"> a. Kjerneområder 1-4: 0,5 b. Øvrige områder: 0,3
<p>Begrunnelse: 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.</p> <p>Infiltrasjon i grunnen er 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. Blågrønn faktor må tilpasses de lokale forholdene på Forus. Det foreslås derfor at faktoren reduseres fra 0,7 til 0,5 i kjerneområdene og 0,3 i de øvrige områdene.</p>	
<p>1.5.5 Vannkvalitet (pbl § 11-9, pkt. 3 jfr. § 27-1) a. Vannkvaliteten i Forus-vassdraget må sikres .</p>	<p>1.5.5 Vannkvalitet (pbl § 11-9, pkt. 3 jfr. § 27-1) [Det foreslås at hele bestemmelsen tas ut]</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"> 1. Sedimentasjon av partikkelbundne forurensninger i dammer 2. Filtrering, binding og nedbrytning av forurensninger i jord/filtermasser 3. Utløp fra rensedam til fremtidige vannløp gjennom Forus må sikres ytterligere rensing og filtrering før utløp i dobbeltprofilen. <p>c. Vann fra veier, parkeringsanlegg og parkeringsflater skal ledes gjennom rensedam eller grønn rabatt før utløp til kanal.</p>	
<p>Begrunnelse: 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
<p>1.6.1 Rekkefølgetiltak om stenging av Åsenvegen, Forusbeen og Traktorveien</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</p>	<p>1.6.1 Rekkefølgekrav om stenging av Åsenvegen, og omlegging av Forusbeen</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</p>

<p>Forusbeen x Åsenvegen. Traktorveien stenges for gjennomkjøring samtidig med Forusbeen.</p> <p>b. Senest når 70 000 m2 BRA innenfor kjerneområdet Koppholen er bygget ut, skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forusbeen og Traktorveien stenges for gjennomkjøring i krysset med Lagerveien (Bussveien) - Urban akse skal være ferdigstilt. <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>kryssing av kanalen fra Forusbeen til Fabrikkveien. Traktorveien stenges samtidig for gjennomkjøring øst for Fabrikkveien.</p>
<p>Begrunnelse:</p> <p>Stenging av Forusbeen er begrunnet i at Forusbeen ikke kan krysse bussveien i treghetspunktet (krysset/rundkjøringen Traktorveien/Forusbeen/Åsenvegen) og et ønske om å holde kjerneområdene bilfrie.</p> <p>I vårt forslag til plankart har vi vist en løsning der trafikken i Forusbeen ledes over kanalen til krysset Traktorveien/Fabrikkveien og følger Traktorveien til treghetspunktet. Denne løsningen vil ivareta hensynet til en trygg kryssing av bussveien.</p> <p>Kjerneområdene er ulike i størrelse. Kanalsletta og Forussletta nord er om lag like store og det kan være realistisk å holde disse bilfrie. Koppholen og Forussletta sør er adskillig større og kan derfor lettere sammenlignes. I Forussletta sør deles kjerneområdet av Forussletta og det er ikke noen planer om å stenge denne vegen for biltrafikk. Vi har derfor problemer med å se hvorfor Koppholen skal behandles på en annen måte.</p> <p>Videre er det slik at den grøntstrukturen som er vist i en stengt Forusbeen med tilliggende arealer er altfor stor og helt ute av proposjoner med tanke på de tilliggende områdenes størrelse. Dette grøntarealet er større en Byparken i Stavanger inkludert Breiavatnet. Denne grøntstrukturen er 6 ganger så stor som torget i Stavanger.</p> <p>Se også kommentar til forslag 12 i notat angående endring av plankart.</p>	
<p>Tabell 1: Oversikt over rekkefølgetiltak for grønnstruktur, kanal, gange- og sykkeltiltak.</p>	<p>Tabell 1: Oversikt over rekkefølgetiltak for grønnstruktur, kanal, gange- og sykkeltiltak.</p>
<p>Begrunnelse:</p>	

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).

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.

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 ferdigstillelse 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.

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 og velfungerende 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 må det være 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 konkret og individuell begrunnelse for hvorfor de aktuelle tiltakene er nødvendige og hvorfor de må gjennomføres før det gis rammetillatelse i de aktuelle delområdene. Resultatet er da at det for aktørene på Forus 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) og sterkt begrense muligheten for kontorbebyggelse. 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 og mer kontor.

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.

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 eller gjennomføring av rekkefølgetiltak), jfr. pbl. § 17-3. Dersom planforslaget vedtas vil redusert utnyttelse, endret arealbruk og nye rekkefølgetiltak føre til at det ikke er forholdsmessighet mellom ytelsene dersom grunneier/utbygger skal finansiere de nye rekkefølgetiltakene.

1.10.1 Bestemmelser for bilparkering

- a. Det stilles krav om maksimal parkeringsdekning på [0,5 eller 0,9] parkeringsplasser per. 100 m² BRA for alle typer formål utenom bolig.

1.10.1 Bestemmelser for bilparkering

- a. Det stilles krav om maksimal parkeringsdekning på 1,2 parkeringsplasser per. 100 m² BRA for alle typer formål utenom bolig.
- e. Fra og med 2025 skal 50% av p-plasser etablert etter denne plans vedtakelse være forbeholdes utslippsfrie kjøretøy. Andelen økes til 100% etter 2030.

Begrunnelse:

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. Det hevdes at størsteparten av Forus vil være sammenlignbart med kategorien tett by, da området ligger innenfor kollektivakse.

I punkt a. foreslås en parkeringsnorm på maks 0,5 (eller 0,9) plass per 100 m² 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 gjennomgående nivå som IKDP Forus foreslår; både Bergen og Trondheim har (eller foreslår) langt høyere parkeringsdekning¹. Se tabellen under.

	Kontor	Handel/service	Industri	Lager
Forslag IKDP Forus	0,3	0,3	0,3	0,3
Oslo (gjeldende)	0,2 -0,7	0,9 – 1,5	0,03 – 0,2	0,03 – 0,2
Oslo (forslag)	0,2	0,5	0,1	0,1
Bergen (gjeldende)	0,4	1	0,3	0,2
Bergen (forslag)	0,6	1,5	0,3	0,3
Trondheim	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 (0,3), 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 transformasjon av

¹ I tabellen i parkeringsnotatet er det angitt at parkeringsdekning for handel/service i tett by i Bergen er på 0,15 plass per 100 m². Dette stemmer ikke, riktig tall er 1,5 plass per 100 m². https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00313/Bestemmelser_og_ret_313369a.pdf

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.

1.11 Grøntareal på eiendommer

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

1.11 Grøntareal på eiendommer

[Denne bestemmelsen tas ut]

Begrunnelse:

Vi kan ikke se at det er behov for den bestemmelsen som er foreslått av IKDP Forus. Dette er en type detaljstyring som skal overlates til grunneierne/utbyggerne i samarbeid med leietakerne. Heller ikke kan vi se at det er rettslig grunnlag i pbl. for å fastsette en slik bestemmelse. Den foreslåtte bestemmelsen fra IKDP Forus må derfor tas ut.

2. Bestemmelser for kjerneområdene (pbl. § 11-9 jfr. 11-10)	2. Bestemmelser for kjerneområdene (pbl. § 11-9 jfr. 11-10)
2.7.1 Næringstyper Det kan tilrettelegges næringsbebyggelse for følgende virksomhet i kjerneområdene: <ol style="list-style-type: none"> a. Kontor b. Kombinert virksomhet, kontor/Industri 	2.7.1 Næringstyper Det kan tilrettelegges næringsbebyggelse for følgende virksomhet i kjerneområdene: <ol style="list-style-type: none"> a. Kontor b. Kombinert virksomhet, kontor/Industri c. 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 m² BRA (bruksareal). d. Handel som tillates i medhold av regional planbestemmelse for handel
Begrunnelse: Her foreslås et nytt pkt. b som presiserer at det fortsatt skal være anledning til å drive med handel med plasskrevende varer innenfor kjerneområdene. Det foreslås også et nytt pkt. d) for å ta høyde for at det i regionplanen åpnes opp for mer handel på Forus.	
3 Bestemmelser for Indre og Ytre bussveisone, innenfor 400 meter fra bussvei, utenom kjerneområder (pbl § 11-9 jfr. § 11-10)	3 Bestemmelser for Indre og Ytre bussveisone, innenfor 400 meter fra bussvei, utenom kjerneområder (pbl § 11-9 jfr. § 11-10)
3.2 Næringstyper Det skal det tilrettelegges næringsbebyggelse for: <ol style="list-style-type: none"> 1. kombinasjonsvirksomheter industri – kontor 2. industri 	3.2 Næringstyper Det kan tilrettelegges næringsbebyggelse for: <ol style="list-style-type: none"> 1. kombinasjonsvirksomheter industri – kontor 2. industri 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 m² BRA (bruksareal). 4. handel som tillates i medhold av regional planbestemmelse for handel
Begrunnelse: Her foreslås et nytt pkt. 3 som presiserer at det fortsatt skal være anledning til å drive med handel med plasskrevende varer på Forus. I tillegg foreslås det et nytt pkt. 4. som tar høyde for at det i regionplanen åpnes opp for mer handel på Forus.	

<p>3.3 Kontorandel Maksimum kontorandel per. tomt skal ikke være mer enn 60% av tomtens BRA. Frittstående kontorbygg tillates kun oppført som supplement til industri/lagerbygg på samme tomt. Innenfor felt N2 og N3 tillates det oppført frittstående kontorbygg.</p>	<p>3.3 Kontorandel Maksimum kontorandel per tomt skal ikke være mer enn 60% av tomtens BRA. Frittstående kontorbygg skal bare tillates oppført der det er sambruk med bygg for industri eller handel på samme tomt eller i umiddelbar nærhet. Innenfor sone N2 og N3 tillates det oppført frittstående kontorbygg.</p>
<p>Begrunnelse: Her foreslås det en mindre presisering der «supplement» erstattes av «sambruk» og der det også åpnes for sambruk med handel (plasskrevende varer eller ny handel tillatt i regionplan).</p>	
<p>5 Bestemmelser og retningslinjer til bebyggelse og anlegg (pbl §11-9)</p>	<p>5 Bestemmelser og retningslinjer til bebyggelse og anlegg (pbl §11-9)</p>
<p>5.3 Bestemmelser for handelsformål (pbl § 11.10 pkt 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 m2 detaljhandelsareal totalt i henhold til reguleringsplan 1767 i Stavanger kommune. c. Kommunenes bestemmelser for salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner og andre større byggevarer framgår i til enhver tids gjeldende reguleringsplaner og kommuneplaner. 	<p>5.3 Bestemmelser for handelsformål (pbl § 11.10 pkt 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> a. For bestemmelsesområde H1 kan det etableres en enkelt større forretning med regionalt/landsdelsbasert nedslagsfelt. b. I felt H2 tillates det i tillegg til næringsformål, inntil 47 000 m² BRA med detaljhandel.
<p>Begrunnelse: 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.</p>	

Bestemmelsen er gitt referanse til pbl § 11-10, pkt. 2. Denne bestemmelsen gjelder fysisk utforming av anlegg. Planbestemmelse 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".

I punkt. b. foreslås det at handelsarealet endres fra 15 000 m² til 47 000 m² slik at det blir i tråd med den faktiske situasjonen i området. Det vises til notat fra advokatfirmaet Hjort der det gis en nærmere redegjørelse for forholdet.

Punkt c. foreslås tatt ut da denne bestemmelsen er foreslått tatt inn i pkt.2.7.1. bokstav c. og 3.2. nr. 3 om handel med plasskrevende varer. Denne løsningen er valgt for å ikke begrense handel med plasskrevende varer til områder for handelsformål (H-områder).

5.6 Bestemmelse til felt N1 og N2

- b. Grønnstruktur med minimum 30 meters bredde skal innlemmes i framtidig detaljplan, og skal inkludere hovedsykkelrute og gangtrase.

5.6 Bestemmelse til felt N1 og N2

- b. Grønnstruktur skal innlemmes i framtidig detaljplan, og skal inkludere hovedsykkelrute og gangtrase.

Begrunnelse:

Angivelse av bredde på grøntstruktur må tas ut. Hvor bred grønnstrukturen skal være må vurderes i reguleringsplan alternativt samordnes med pkt. 7.1 pkt. e. som angir en bredde på 15 meter.

6 Bestemmelser til samferdselsanlegg (pbl §11-10 pkt. 2 og 4)

6.1.4 Infrastruktur til bil- og næringstransport

- a. Kommunalteknisk vegnorm for Nord-Jæren skal legges til grunn i planlegging. Avvik fra normen må godkjennes særskilt.
- b. Areal til oppstilling og manøvrering av vare- og gods transport skal settes av på egen eller felles næringseiendom.
- c. Detaljplan skal vise at areal til næringskjøretøy plasseres adskilt fra ordinær parkering, og plasseres på bedriftens logistikkareal.
- d. Varemottak skal anlegges slik at det ikke kommer i konflikt med gang- og sykkelatkomst.

6 Bestemmelser til samferdselsanlegg (pbl §11-10 pkt. 2 og 4)

6.1.4 Infrastruktur til yrkes-/næringsbil

- a. [Skatteetatens definisjon av yrkes-/næringsbil](#) legges til grunn ved bruk av denne bestemmelse.
- b. Kommunalteknisk vegnorm for Nord-Jæren skal legges til grunn i planlegging. Avvik fra normen må godkjennes særskilt.
- c. Areal til parkering og manøvrering av yrkes-/næringsbil skal settes av på egen eller felles næringseiendom.
- d. Detaljplan skal vise at areal til yrkes-/næringsbil plasseres adskilt fra ordinær parkering, og på bedriftens uteareal.
- 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.
- f. Varemottak skal søkes anlagt slik at det ikke kommer i konflikt med gang- og sykkelatkomst.

Begrunnelse:

IKDP Forus sitt forslag til bestemmelse har ingen definisjon av «bil- og næringstransport». Dette gjør bestemmelsen svært upresis og det vil være opp til plan- og byggesaksadministrasjonen frie innfall hvordan bestemmelsen skal tolkes. Det foreslås derfor at bestemmelsen knyttes opp til Skatteetatens definisjon av «yrkes-/næringsbil». Dette vil gi forutsigbarhet med hensyn til praktiseringen av bestemmelsen og det er også en definisjon som bedriftene er vel kjent med.

Det foreslås også at parkeringsplassene for yrkes-/næringsbil skal ha lademulighet. Dette er en bestemmelse som nok faller utenfor pbl. § 11-10 pkt. 2 og 4 men den er et uttrykk for at Næringsforeningens medlemmer har en ambisjon om å bidra til en utslippsfri yrkes-/næringsbilpark på Forus.

7 Bestemmelser for grønnsstruktur (pbl §11-10 pkt. 2 og 3)**7.1 Fellesbestemmelser**

- e. Minimum bredde på grønnsstruktur skal være 15 m.
- h. Der grønnsstruktur er lagt over eksisterende bygninger, kan disse tillates inkludert i ny regulering etter vurdering av standard og plassering.

7 Bestemmelser for grønnsstruktur (pbl §11-10 pkt. 2 og 3)**7.1 Fellesbestemmelser**

- e. Minimum bredde på grønnsstruktur skal være 15 m. Grønnsstrukturen kan ved tilpassing til eksisterende bebyggelse og anlegg ha en bredde som er mindre enn 15 meter.
- h. [Dette punktet tas ut]
- i. Grønnsstruktur langs tomtene skal være i privat eie.
- j. Grønnsstruktur i privat eie medregnes i tomtens areal som grunnlag for beregning av %-BRA.

Begrunnelse:

Pkt. h foreslås tatt ut og erstattes av et nytt tillegg til pkt. e. som sier at Grønnsstrukturen ved tilpassing til eksisterende bebyggelse og anlegg kan ha en bredde som er mindre enn 15 meter.

Det foreslås et nytt pkt. i som sier at grønnsstrukturene i planforslaget skal være i privat eie. Om dette forhold sier Miljøverndepartementets veileder til Kommuneplanens arealdel følgende i pkt. 3.3.3 side 70:

«Den overordnede grønnsstrukturen med turdrag, friområder og parker vil normalt være offentlig formål. Etter § 11-10 nr. 3 vil det ved bestemmelse være mulig å nyansere mellom hvilke arealer som skal være offentlige og hva som skal være private deler av grønnsstrukturen.»

De foreslåtte grønnsstrukturene vil ikke vil være egnet til bruk for allmenheten fordi de er smale, er kombinert med gang-/sykkelvei eller ligger under høyspentledningen. Disse arealene bør derfor være i privat eie og vedlikeholdes av grunneierne.

Når disse arealene er i privat eie må de også inngå i grunnlaget for beregning av %-BRA. Grunneierne vil da ikke ha et verditap som følge av at areal blir omregulert fra byggeområde til friområde. Det foreslås derfor et nytt pkt. j.

<p>7.2 Vannstrukturer</p> <ol style="list-style-type: none"> Temakart på plankartet for vann og vannkanaler legges til grunn i alle nye reguleringsplaner og byggetiltak. Ved planlegging av tiltak som berører lukkede deler av Foruskanalene, skal vurderes om disse skal gjenåpnes. Ved etablering av vannmiljø I kjerneområdene Kj1-4, ved bussholdeplasser og i park skal menneskers rekreative opplevelser prioriteres foran tilretteleggelse for økt naturmangfold. Ved utskiftning av betongelementer i kanalene øst for E39, skal naturlige materialer benyttes. Ved utskiftning av betongelementer i kanalene vest for E39, kan benyttes kunstige materialer som bidrar til økt biologisk mangfold sammenlignet med førsituasjon. I detaljplan skal avklares i samråd med kommunen hvilken standard og tverrsnitt for vannmiljø som skal opparbeides. Valg skal baseres på vedlagt notat datert ... om alternative tverrsnitt og standardkrav. 	<p>7.2 Vannstrukturer</p> <ol style="list-style-type: none"> Temakart på plankartet for vann og vannkanaler legges til grunn i alle nye reguleringsplaner og byggetiltak. Ved planlegging av tiltak som berører lukkede deler av Foruskanalene, skal vurderes om disse skal gjenåpnes. Ved etablering av vannmiljø I kjerneområdene Kj1-4, ved bussholdeplasser og i park skal menneskers rekreative opplevelser prioriteres foran tilretteleggelse for økt naturmangfold.
<p>Begrunnelse: Pkt. d. og e. må tas ut da det ikke er rettslig grunnlag i pbl. 11-10 for bestemmelser om materialbruk i kanalelementene.</p> <p>Dersom det skal lages bestemmelser om fysisk utforming av anlegg må disse bestemmelsene være konkrete og tas inn i bestemmelsen. Pkt. f. må derfor tas ut.</p>	
<p>8 Retningslinjer for LNFR-områder (PBL §11-11 pkt. 2)</p>	<p>8 Retningslinjer for LNFR-områder (PBL §11-11 pkt. 2)</p>
<p>8.1 Retningslinje til landbruksområde L1</p> <ol style="list-style-type: none"> Innenfor området kan det etableres med publikumsrettete formål, formidling eller barnas bondegård. 	<p>8.1 Retningslinje til landbruksområde L1</p> <p>[Denne bestemmelsen tas ut da området foreslås disponert til «Andre typer bebyggelse» nærmere bestemt avfallshåndtering/sirkulærøkonomi]</p>
<p>Begrunnelse: Den bestemmelse som er foreslått av IKDP Forus foreslås tatt ut og arealet er i plankartet foreslått omdisponert til «Andre typer bebyggelse» nærmere bestemt avfallshåndtering/sirkulærøkonomi.</p>	

Området ligger delvis inder høyspentledningen og tett opp til forbrenningsanlegget og trafostasjonen. Området er dårlig drenert og lå under vann mesteparten av sommeren 2017. Denne eiendommen egner seg derfor dårlig til landbruk eller publikumsrettede formål.

I regionen er det et stort behov for arealer til virksomheter innenfor sirkulærøkonomi. Plasseringen tett opp til sorteringsanlegget og forbrenningsanlegget er ideell og fremtidsrettet da den vil reduserekjøringen til et minimum.

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

- 9.6 Retningslinjer til hensynssone grønnstruktur H540_2**
- a. Intensjonen er å sikre at forbindelsen på sikt kan etableres som ny regional grønnstruktur med minst 30 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 økt naturmangfold.
 - e. Vegetasjonen bør sikres gode vekstvilkår.
 - f. Området bør tilrettelegges med håndtering av overvann fra tilliggende næringseiendommer.

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

- 9.6 Retningslinjer til hensynssone grønnstruktur H540_2**
[Hensynssonen tas ut i sin helhet Gang- og sykkelvei gjennom området bevares]

Begrunnelse:

Det foreslås at denne hensynssonen tas ut i sin helhet. For nærmere begrunnelse vises det til notat fra Advokatfirmaet Hjort.