

# Merknadsbehandling ved tilleggshøring av IKDP Forus



Sånn skal det bli på Forus



Stavanger 25.04.2019

Innledningsvis omtales noen tema fordi mange av merknadene omtaler disse. Flere av disse tema er også mer omtalt i planbeskrivelsen.

### **Fleksibilitet og detaljeringsgrad**

Strategi: Ved hovedhøringen valgte kommunene å presentere et relativt detaljert planforslag og benytte høringen til å samle tilbakemeldinger om dette var ønskelig og nyttig. Noen områder i planen har kommunene jobbet mer detaljert med enn andre, for eksempel kjerneområdene.

Merknader: Det kom innspill ved hovedhøring om at IKDP Forus ikke må legge for mange begrensinger for fremtidige etableringer, men videreføre stor grad av fleksibilitet. Det ble begrunnet med at framtidens behov for næringslivet og innovative bedrifter er utfordrende å overskue nå. Fleksibilitet har vært et konkurransefortrinn på Forus som bør videreføres. Frem til i dag har etablering på Forus vært attraktivt ved at området blant annet har vært lett å regulere med fleksible rammer og mye areal tilgjengelig uten eksisterende bebyggelse.

Løsning: En viktig årsak til at Forus de siste tiårene har vært et fleksibelt næringsområde er at det har bestått av store sammenhengende ubebygde områder, med få eiere. Forusområdet er nå for det meste utbygd, og IKDP Forus forutsetter at størstedelen av den fremtidige utviklingen av området skal skje ved fortetting og transformasjon. Dette øker kompleksiteten. Ved sluttbehandling gir IKDP Forus i større grad overordnede rammer for utviklingen, mens detaljer avklares på neste plannivå. For eksempel gjelder det løsninger for adkomster innenfor Koppholen kjerneområde.

### **Varehandel**

Strategi: Planen hadde ikke til oppgave avklare tema innenfor varehandel. Under utarbeidelsen av planen har kommunene konkludert med at regionalplanen er rett plan til å avklare felles handels-rammer for hele regionen.

Merknader: Ved hovedhøring etterlyste mange løsninger for handel og nye handelskonsepter. Mange kommenterer at planen må legge rette for plasskrevende varehandel slik som i gjeldende planer.

Flere merknader handler om at tillatt mengde detaljhandel innenfor H2 (Tvedt-kvartalet) må endres slik at den samsvarer med etablert handelsareal. Rådmennene har kommentert dette særlig til merknad mottatt fra Tvedt med henvisning til vedlegg, se merknad nr. 11 pkt. g).

Ved tillegghøring mottok kommunene uttalelse fra IKEA om at H3 (IKEA-tomten i Sandnes) må omdefineres til handelsformål.

Løsning: IKDP Forus viderefører kommunenes bestemmelser om plasskrevende varehandel. Eventuelle endringer i den pågående revisjonen av regionalplanen vil gi utslag på Forus og vil gjelde foran IKDP Forus. Gjennom drøftinger i styret har det vært enighet om at Forus ikke skal utvikles til et regionalt handlesenter. Kommuneplanen for Stavanger eller regionalplanen må avklare handelsrammer for Tvedt-kvartalet. Planen viderefører

kommuneplanen for Sandnes når det gjelder arealformålet næring for eksisterende IKEA. Eventuell endring av arealformål på IKEA tomten må skje gjennom endring av IKDP Forus eller områderegulering på et senere tidspunkt, hvis IKEA beslutter å bli værende på dagens tomt i Sandnes.

## **Utnyttingsgrad**

Strategi: Ved hovedhøring ble utnyttingsgrad lagt til grunn med nivåer som passer for ulike næringskategorier.

Merknader: Forus næringspark, Næringsforeningen med flere uttalte seg kritisk til redusert utnyttingsgrad i deler av planområdet som ble avsatt til industri/lager/ kombinerte virksomheter.

Fylkesrådmannen vurderte at det kunne tillates kombinasjonsvirksomheter langs Bussvei. Det begrunnes med at det er overkapasitet på areal til kontorformål og at Regional næringsarealstrategi peker på begrenset areal til industri og kombinasjonsvirksomhet.

Løsning: Styret vedtok etter hovedhøringen at det totale utbyggingspotensialet i planen ikke skal reduseres sammenlignet med det som finnes i gjeldende reguleringsplaner. Basert på kriterier for å vurdere måloppnåelse, ble utnyttingsgraden økt ved tilleggshøring, særlig i planens Indre bussveisone, utenfor kjerneområdene. Samtidig ble maksimum kontorandel justert litt ned for å overholde nullvekstmålet for personbiltransport og oppnå at kontorvirksomheter plasseres i kjerneområdene.

## **Kontorandel**

Strategi: Begrensninger i kontorandel ble benyttet som virkemiddel (sammen med utnyttingsgrad) for å ivareta områder utenfor kjerneområder og bussveiaxene til industri/lager og kombinerte næringsvirksomheter.

Merknader: Kontorandel som virkemiddel fikk lite oppmerksomhet ved hovedhøringen. Ved tilleggshøringen ble det omtalt av mange. Overordnede myndigheter er enig i at utnyttingsgraden kan økes, men peker på at det da blir særlig viktig at kontorandelen reduseres utenfor kjerneområdene. Noen næringslivsaktører mener at regulering av kontorandel er meningsløs, utbyggere bør motiveres til å planlegge bygg det er behov for. Noen ønsker å tillate høyere kontorandel der det allerede er etablert kontorbebyggelse.

Løsning: Rådmennene framhever betydningen av at kontorandel beholdes som et effektivt virkemiddel i planen. Endring frarådes fordi det vil redusere forutsigbarheten om at kjerneområdene vil bli realisert og at områdene utenfor bussvei og kjerneområder prioriteres til industri/lager/kombinerte virksomheter. Kontorandel som virkemiddel ble særlig drøftet av styret før planen sendes til kommunene til sluttbehandling.

## Parkering

Strategi: Rådmennene anbefaler at man setter norm for parkering på 0,5 p-plasser per 100 m<sup>2</sup>, som i praksis vil gi mulighet for mer enn 1 plass per 100 m<sup>2</sup> pga den store overkapasiteten som allerede er anlagt. Beregninger har vist at man kan bygge en stor del av utbyggingspotensialet fram til 2040, før man når nivået på 1,0 parkeringsplass per 100 m<sup>2</sup> BRA som er et gjengs nivå for flere næringsområder i regionen. Prosjektgruppen beregnet konsekvenser av ulike nivå på parkeringsnorm og konkluderte med at den måtte settes relativt lavt for å overholde nullvekstmålet for personbiltransport. Årsaken er at den store overkapasiteten i området gir et stort bidrag til å opprettholde framtidig parkeringskapasitet per m<sup>2</sup> BRA som bygges ut. Kommunene la til grunn parkeringsnorm på 0,3 plasser per 100 m<sup>2</sup> BRA ved hovedhøring.

Merknader: Kommunene mottok mange merknader ved hovedhøring om at parkeringsnorm var for lav. I uttalelser var myndighetene opptatt av om parkeringsnormen bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltransport. På den andre siden mener mange fra næringslivsstående at reduksjonen i parkeringsnormen er for drastisk og må gjøres mer gradvis. Parkeringsnormen må ta høyde for det reelle behovet for parkering på Forus. Næringsforeningen, Forus næringspark og mange grunneiere mener at sambruk av eksisterende parkeringsplasser er vanskelig gjennomførbare.

Ved tilleggshøring anbefalte rådmennene etter innspill fra styret å sette parkeringskravet til 0,5 plass per 100 m<sup>2</sup> BRA med utgangspunkt i mål om å nå et helhetlig nivå på 1 plass per 100 m<sup>2</sup>. Ved tilleggshøring vedtok styret at to alternativer for parkeringsnorm skulle høres: 0,5 og 0,9 plasser per 100 m<sup>2</sup> BRA.

Fylkesutvalget fremmet innsigelse til parkeringsbestemmelse høyere enn 0,5 p-plasser pr 100 m<sup>2</sup> BRA for nye områder i tilleggshøringen. Det skal defineres et overordnet mål på maksimum 1,0 p-plass pr 100 m<sup>2</sup> BRA for hele planområdet. For delfelt foreslås at eksisterende parkeringsinfrastruktur og nærhet til kollektivakser vurderes ved bestemmelse i egen parkeringsnorm gitt forutsetningen i pkt 2. Fylkesmannen hadde også innsigelse mot 0,9 plasser per 100m<sup>2</sup>. Statens vegvesen mener 0,5 parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA er fornuftig og at 0,9 er klart i strid med nullvekstmålet.

Løsning: Rådmennene anbefaler ved sluttbehandling å opprettholde parkeringsbestemmelse med maksimum 0,5 p-plasser per 100 m<sup>2</sup> BRA. Dermed faller grunnlaget for innsigelsene fra Fylkesutvalget og Fylkesmannen bort. Det er nullvekstmålet for personbiltransport som er overordnet i rådmennenes vurdering, det samme målet som legges til grunn for hele byområdet. Det foreligger ingen grunn for at Forus skal unntas fra nullvekstmålet. Rådmennene legger til grunn et helhetlig mål om 1 plass per 100 m<sup>2</sup> BRA og at sambruk av parkeringskapasiteten kan løses med smarte løsninger.

Rammene for anbefaling av parkeringskrav er mer forutsigbare nå, enn under det tidligere arbeidet med KDP parkering Forus:

- I planarbeidet for IKDP Forus kan vi se helhetlig på areal og transport, og ikke kun på parkeringskrav tilpasset dagens arealbruk/gjeldende regulering.
- Målet om nullvekst i personbiltrafikken er etablert og forankret, blant annet gjennom kommunenes felles vedtatte byvekstavtale.
- Vi vet mer om når Bussveien vil stå klar.
- Vi vet mer om når Sykkeltamveien er klar.

Ved sluttbehandling er krav til parkeringsanlegg i kjerneområdene noe dempet. Kravet om parkering i separate bygg utgår, mens krav om felles anlegg for flere eiendommer opprettholdes. Konsekvensene av p-anlegg på hver eiendom vil bli uheldige i et kjerneområde fordi det medfører mange avkjørsler, behov for ramper og at biltrafikken spres innenfor det enkelte kjerneområdet.

### **Stenging av veier**

Strategi: Planforslaget har hele tiden lagt til grunn at intern næringstransport skal prioriteres langs en intern ringvei med gode tilkoblinger til overordnet veinett. Et notat om alternative trafikkløsninger for Forus vest forelå til utarbeidelsen av planforslag ved hovedhøring. Der ble anbefalt å stenge Åsenvegen og Forusbeen for ordinær biltrafikk. Det gir best måloppnåelse for Bussveiløsninger, og for framtidig utvikling av Koppholen og Kanalsletta for kontoretableringer.

Merknader: Mange merknader var negative til høringsforslagets anbefaling om å stenge Forusbeen og betydningen det kunne ha for adkomstmuligheter til eiendommene. Noen merknader er positive til å redusere trafikken gjennomkjerneområdet Koppholen, men ikke å stenge helt. Statens vegvesen anbefalte veistenging fordi det løser framføring av Bussveien. Trafikkvurderinger viser at stenging ikke fører til problemer på E39. Men vegvesenet påpekte behov for flere avklaringer/rekkefølgekrav om stenging. Ved tilleggshøring ble planforslaget bearbeidet med flere avklaringer om hvordan stenging kan gjennomføres. Styret vedtok ved tilleggshøring at løsning for veistenging og adkomster løses i detaljplan. Ved tilleggshøring aksepterer fylkesrådmannen at trafikkløsning i Koppholen avklares i detaljregulering. Vegvesenet mener at vedtaket om å utsette valg av trafikkløsninger er klart uheldig fordi vurdering av trafikale konsekvenser hører hjemme på kommuneplannivået. Næringsforeningen foreslår ved tilleggshøring at Forusbeen holdes åpen ved å knyttes til Traktorveien.

Løsning: Ved sluttbehandling er Forusbeen vist med gjennomkjøring via Traktorveien, og at stenging skal vurderes på nytt når 70 000 m<sup>2</sup> nybygg er etablert nord for kanalen. Åsenvegen stenges når Bussvei C til Sola åpner.

### **Kjerneområdet Koppholen**

Strategi: Koppholen er vurdert som et sentralt kjerneområde med stort potensial for utvikling. Det har vært mye usikkerhet rundt mulighet for stenging av Forusbeen som også har berørt arealer til grønnsstruktur. Grønnsstruktur med opparbeidelse av ny infrastruktur overlates til detaljplan gjennom å definere to hensynssoner for felles plan.

Merknader: Parkdrag langs Forusbeen i Koppholen kjerneområde er overdimensjonert. Kjerneområdet bør utvides slik at to delfelt som var med i tilleggshøringen, tas inn igjen i kjerneområdet.

Løsning: Etter vedtak i styret er kjerneområdet utvidet ved sluttbehandling. Nabokvartalene som var omfattet av kjerneområdet Koppholen ved hovedhøring er tatt inn igjen. Konsekvensen blir at samlet utbyggingspotensiale for kontorformål øker i Koppholen kjerneområde. Detaljeringsgrad og krav om felles plan er delvis tilpasset mottatte innspill.

Det sentrale grøntdraget skal betjene mange funksjoner i en framtidig tett bebyggelse mellom Forusbeen og Tvedtsenteret, det er ikke et plassrom i urban forstand. Hovedforbindelser for gående og sykkel skal innpasses i grønnstrukturen med separate og gjennomgående veier. Flomhensyn, parkareal, stedsopplevelser og adskilte hovedruter for gående og syklende skal løses i grønnstrukturen. Det er ikke flomhensyn som begrunner bredden på grønnstruktur. Areal til grønnstruktur er noe redusert ved sluttbehandling. Blant annet det at Forusbeen holdes åpen for gjennomkjøring, medfører redusert bredde på grønnstruktur.

### **Vannmiljø og grønnstruktur**

Strategi: Ved oppstart av planarbeidet var stedskvaliteter og grønnstruktur tema som planarbeidet skulle vurdere, planprogrammet beskriver dette. Fylkeskommunen var opptatt av regional grønnstruktur. Senere i planarbeidet er det sortert tydeligere mellom kvaliteter som er nødvendige for å innby til at flere skal sykle og gå til og fra jobb, og grønnstruktur som er nødvendige knyttet til boligformål og rekreasjon. Vann er et historisk element på Forus som planarbeidet har valgt å jobbe med for å danne kvaliteter og skape identitet til området. Der er også mange problemstillinger knyttet til vannhåndtering som planen må løse, for eksempel flom.

Merknader: Statlige og regionale myndigheter ga tilslutning til hovedgrep for grønnstruktur ved hovedhøring. Helsesjefene leverte merknad grønnstrukturens betydning for folkehelse og rekreasjon for bosatte i naboombådene til Forus. Næringsforeningen, Forus næringspark og grunneiere uttalte ved hovedhøringen at grønnstrukturene var for omfattende og kostbare. Innspillene handlet både om arealer avsatt på plankartet og om rekkefølgetiltak. Fylkesmannen stiller spørsmål om planen følger godt nok opp Vannplanen som er utarbeidet for Forus.

Fylkesrådmannen hadde merknad om å sikre regional grønnstruktur øst–vest gjennom planområdet som er vist med hensynssone grønnstruktur på plankartet. Ved tilleggshøring ble plankartet endret og grønnstruktur er sikret gjennom hensynssone der flere eiendommer er berørt, og med bestemmelse der kun en eiendom er berørt. I begge tilfeller kreves bredde på 30 meter.

Ved tilleggshøring ble grønnstrukturen vist med reduserte bredder flere steder og noen arealer som kunne gitt mer romlig opplevelse av grønne omgivelser ble tatt ut. Ved tilleggshøring vedtok Fylkesutvalget fylkesrådmannens faglige råd og uttaler at redusert grønnstruktur går for sterkt utover planens hovedmål om å sikre kvaliteter i omgivelsene. Ved tilleggshøring er innspill mottatt om at noen av grønnstrukturene er ødeleggende for utnyttelsen av eiendommene.

Løsning: Hovedgrep med prioritering av grønnstruktur for å fremme miljøvennlig reisemiddelbruk anbefales videreført. Grønnstrukturer som oppfattes ødeleggende for driften, er vurdert på nytt. I noen tilfeller er planen justert. I andre tilfeller er sjekket at det er plass til både grønnstruktur og nødvendig areal logistikkfunksjoner og der er grønnstruktur beholdt. Flere detaljer må avklares i detaljregulering.

Planen er kvalitetssikret og oppdatert med faglig dokumentasjon med hensyn til urban flom og overvannshåndtering. Planen tilfredsstillende 200 års flom med klimapåslag. Planen må sikre arealer som vannet flyter ut i, og som er simultant i vannplan for Forus næringsområde. Ved tilleggshøring ble derfor hensynssoner for flom vist på plankartet langs kanalene og på golfbanen.

### **Rekkefølgetiltak og andre utbyggingskostnader**

Strategi: Det helhetlige planforslaget ble utarbeidet med tilhørende tiltak som skal sørge for at persontransport skjer innenfor nullvekstmålet for personbiltransport, og at kjerneområdene blir attraktive for kontorvirksomheter med nye møteplasser og områdekvaliteter.

Merknader: Private uttalelser, Næringsforeningen og Forus næringspark etterspurte dokumentasjon om kostnader til rekkefølgetiltakene og begrunnelser om nødvendighet og tilordning av tiltakene. Flest merknader var knyttet til rekkefølgetiltak for gjenskaping av mer naturlige vannmiljøer. Ved tilleggshøring mener Forus næringspark at andre kostnader enn anleggsbidrag til rekkefølgetiltak må medregnes i vurderingen av økonomisk gjennomførbarhet.

Løsning: Rekkefølgetiltak innarbeides i planen fordi de er nødvendige for utbyggingen som skal skje. Bestemmelsene bekrefter at rekkefølgetiltak i gjeldende reguleringsplaner videreføres og kommer i tillegg til nye rekkefølgetiltak i IKDP Forus.

Rådmennene holder fast ved at det er de økonomiske konsekvensene av rekkefølgetiltakene som er relevante. Utviklingskostnader finnes for alle områder og de må dekkes uavhengig av ny plan eller ei. Nødvendighet og begrunnelser om tilordning ble dokumentert ved tilleggshøring i et eget Rekkefølgenotat som er ytterligere oppdatert og vedlagt ved sluttbehandling.

Noen få vannmiljøer er beholdt som rekkefølgetiltak i planen. De ses på som en forsiktig start på å omdanne Forusvassdraget til mer naturbaserte løsninger.

Økonomisk gjennomførbarhet av planen er utredet av Asplan Viak i rapport som er vedlagt ved sluttbehandling av planen. Rapporten viser at tiltakene i IKDP Forus er beregnet totalt til ca. 335 mill. kr. eks. mva. og inkludert 25% påslag for usikkerhet. Etter nye beregninger og revurderinger anses belastningen på mellom 457 kr – 1 385 kr per kv.m. BRA forsvarlig ut fra det realistiske utbyggingspotensialet. Gjennomsnittlig pris blir 907 kr. For kjerneområdene blir snittet 960 kr og i delområdene utenfor kommer snittet på 866 kr. Her er medregnet kostnader både til gjenstående tiltak i gjeldende reguleringsplaner og nye tiltak i IKDP Forus. I arbeidet med kostnadsvurderinger er lagt til grunn at kostnader til opparbeidelse av rekkefølgetiltakene ikke bør overstige 1500 kr per m<sup>2</sup> BRA. Ingen delområder overstiger dette nivået.

## **Nyere tids kulturminner**

Strategi: Objektene som er registrert i Kulturminneplanen i Stavanger ble innarbeidet ved tilleggshøring med hensynssone bevaring og med tilhørende retningslinjer. Det gjelder rest av flystripe ved Koppholen, flyverkstedhallen, hovedkontoret til Equinor og krigsminner på Forus nordvest.

Merknader: Ny grunneier og Equinor ønsker ikke at eiendommen der Statoils hovedkontor ble etablert vises med hensynssone bevaring.

Løsning: Byantikvaren i Stavanger har redegjort for hva hensynssonen innebærer. Eiendommen vil fortsatt kunne utvikles videre, slik det også har skjedd ved tidligere tilbygg. Retningslinjen gir Stavanger kommune mulighet til å påvirke hvordan dette kan skje. Endelig avklaring om bevaring skjer ved detaljregulering.

## **Oppfølging av planen i plan- og byggesaker**

Strategi: Planen er utarbeidet i fellesskap og med forventninger om likebehandling på tvers av kommunegrensene. Ved hovedhøring var det foreslått sikret gjennom bestemmelser og retningslinjer.

Merknader: Det kom flere merknader mot bestemmelser som skulle sikre koordinering mellom kommunene ved oppfølging av planen.

Løsning: Rådmennene utarbeider avtale som inngås etter at planen er vedtatt jf pbl § 9-6.



Nr.	Navn/dato	Merknad (oppsummert)	Kommentar
1	Rolf Surna, Maskinveien 12, 22.02.2019, 16/00151-225	a) Ønsker å få informasjon hvis denne planen eller fremtidige planer får konsekvenser eller berører eiendommen. b) De eksisterende tilkomster på begge sider av eiendommer er meget viktige for forretningsdriften som er i dag.	a) For eiendommen Maskinveien 12 er det ingen endringer i forhold til gjeldende reguleringsplan. b) Tas til orientering. Planen åpner for adkomst fra minst en side.
2	Advokatfirma Bahr AS pva Forusbeen 50 AS (Equinor sitt hovedkontor), 11.02.2019, 16/00151-226	Ny eier av bygg der Equinor er etablert på Forus øst. Ber om at den foreslåtte hensynssonen tas ut av planen for å ikke legge begrensninger på bruken av eiendommen og bygningsmassen. Dersom eiendommen skal gis vern ber de om at ordlyden i bestemmelsen 9.8 bokstav b spisses og innsnevres til at kun bygningsmassen omfattes av hensynssonen (og ikke resten av tomten), samt at vernet kun får anvendelse på vesentlige endringer på byggets utvendige uttrykk. De mener at restriksjoner på hele eiendommen ikke har et «saklig grunnet behov» og viser til plan- og bygningslovens § 11-8. Foreslår at ordlyden i punkt 9.8 bokstav b. endres til: «Vesentlige endringer på bygningens utvendige uttrykk skal forelegges byantikvaren i Stavanger for uttalelse».	Nedenfor er byantikvaren i Stavanger sine kommentarer til merknaden. Til kommentar om eierskifte: byantikvaren har nå fått informasjon om at eierskifte allerede har skjedd.  Byantikvaren er også en del av kommune og har en rådgivende rolle både innad mot kommunens ulike enheter og utad mot publikum. I og med at planforslaget viser hensynssone på anlegget, har arbeidsgruppen for IKDP Forus tatt Byantikvarens innspill til følge. De er klar over at de kunne har valgt annerledes, men stiller seg altså med dette bl.a. bak henstillingen – og dermed også bak tidligere vedtak i Kommunedelplan for kulturminner, vedtatt av Stavanger bystyre.  Det er fint at det er enighet om at Statoil/Equinors hovedkontor er et viktig symbol på Norge som oljenasjon. Vi har selvsagt ikke til hensikt å legge restriksjoner på virksomhetenes drift, og vi er et stykke på vei på vei enig i at så lenge Equinor eier og driver i bygningen, vil eventuelle endringer på anlegget fremdeles avspeile nye og potensielt viktige kapitler i den norske oljehistorien.  Det er i den forbindelse et viktig poeng at den hensynssonen som legges på, skal ha en funksjon uavhengig av eier. Hvis Equinor skulle selge bygget eller leie ut deler av eller hele bygget, og ny eier/leietaker ønsker å gjøre vesentlige bygningsmessige endringer knyttet til sin drift, vil endringene ikke nødvendigvis lenger fortelle om Norges historie som oljenasjon og Statoil/Equinors virksomhet. Dermed vil endringene måtte vurderes i lys av bygningens symbolverdi.

			<p>I tillegg har anlegget arkitektonisk verdi. Hvis Equinor skulle få behov for å utvide, er dette i utgangspunktet helt uproblematisk og er noe som er gjort før. Til nå har Equinor stort sett vært lojale mot anleggets arkitektoniske idé og har bygd videre på den modulbaserte/strukturalistiske måten som arkitekten i utgangspunktet har lagt opp til. Anlegget har dermed beholdt sin identitet gjennom alle byggetrinn. Dersom Equinor som et ledd i egne virksomheter og satsinger skulle ønske å endre image og derfor å gjøre vesentlige endringer på eksisterende bygningsmasse, vil imidlertid dette svekke både den historiefortellende verdien av anlegget som håndgripelig minne etter «oljeeventyret» og dets selvforståelse i sin oppbyggingsfase og den arkitektoniske verdien av anlegget som sådan, og må vurderes i lys av dette. På den annen side er det ikke utenkelig at eventuelle <i>nybygg</i> på anlegget knyttet til nye satsinger, f.eks. vindkraft, vil kunne få en annen form enn resten av bygget for å vise en dreining av virksomheten – så lenge dette ikke i for stor grad svekker helheten i det eksisterende anlegget.</p> <p>Ved hjelp av en hensynssone og en retningslinje som foreslått, vil Byantikvaren komme i posisjon til - i en dialog med eierne og de kommunale enhetene med vedtaksmyndighet - å vurdere både slike forhold og andre, som vi kanskje ikke kan ta høyde for på nåværende tidspunkt.</p> <p>Det er kun vesentlige fasadeendringer som er søknadspliktige, så mindre vesentlige endringer vil uansett være unntatt fra søknadsplikt og dermed Byantikvarens vurdering. Når det legges hensynssone på bygningen, vil det likevel være lavere terskel for hva som anses som vesentlig. Vi ønsker ikke å legge oss opp i innvendige eller tekniske endringer, og skulle noen slike være søknadspliktige og derfor bli forelagt byantikvaren, vil de bare bli tatt til orientering så lenge de altså ikke skulle innebære inngrep som vil svekke verneverdien i anleggets utseende og struktur. Ettersom vi ønsker bygget bevart, er</p>
--	--	--	---

			<p>det klart at vi absolutt ikke ønsker å legge hindringer i veien for pleie og vedlikehold, og heller ikke for oppgraderinger som kan gjennomføres uten at bygningene vesentlig endrer form og utseende.</p> <p>Formålet med å legge hensynssonen på hele eiendommen og ikke bare på bygget, er at dette tydeliggjør kommunens ønske om å vurdere også nye tiltak på eiendommen opp mot intensjonen om å bevare Statoil/Equinor-bygningen. Hensynssonen innebærer likevel ikke et bygge- eller endringsforbud på tomten.</p> <p>Byantikvaren er, som nevnt, også en del av kommunen, og er altså et rådgivende organ - uten vedtaksmyndighet. Alle saker som forelegges Byantikvaren er til uttalelse. Dette kan spesifiseres i retningslinjen om ønskelig, men det er ikke nødvendig, ettersom det ikke finnes andre alternativer.</p> <p>Når alt dette er sagt, har kommunen allerede en saksbehandlingspraksis som tilsier at alle tiltak på bygninger og anlegg i kulturminneplanen forelegges Byantikvaren til uttalelse. Hensynssonen som må legges på eiendommen i IKDP Forus har fått en retningslinje som ikke sier mer eller går lenger enn dette, og som dermed ikke påfører grunneieren noen nye, praktiske konsekvenser. Hensynssonens intensjon er allerede er fanget opp av Kulturminneplanen og av kommunens egne, interne saksbehandlingsrutiner knyttet til denne. Det eneste som skjer ved at denne hensynssonen + retningslinjen legges på eiendommen, er at det blir samsvar mellom de ulike styringsdokumentene, og at Stavanger Bystyre 8-10 år etter vedtak av Kommunedelplanen for kulturminner stadfester at de fremdeles ser på dette anlegget som verneverdig ut fra dets historiske og arkitektoniske betydning, og at de fortsatt ønsker at det skal behandles deretter.</p>
3	Stavanger Investering	a) Generelt bekymret for økte rekkefølgekrav på Forus, men har merket at noen av forslagene foreslås med en	a) IKPD har gjennom å engasjere Asplan Viak kostnadsberegnet rekkefølgekravene og funnet ut hva dette betyr for

	<p>11.02.2019 16/00151-229</p>	<p>enklere løsning. Mener fortsatt at det er mulig å redusere kostnadene til planen ytterligere.</p> <p>b) Opprettholder kommentaren om at en bør benytte eksisterende infrastruktur for gående, syklende og kjørende, i stedet for å bygge nytt.</p> <p>c) Mener det er feil å begrense kontorandelen til 60% gitt at det er nær kollektiv- og sykkel løsning som f.eks. den nye sykkelstamvegen.</p> <p>d) Innspill til bestemmelser innenfor område B, punkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1.5. Svært kritisk til en ny under- eller overgang over E39.</li> <li>- 1.10. Støtter 0,9 p-plasser pr. 100 m2 BRA.</li> <li>- 3.2. Næringstyper og 3.4 Utnyttelse og byggehøyder: Ønsker endring av bestemmelsen slik at utnyttelsesgraden på eiendommer innenfor 400 m influensområder for bussvei får en utnyttelsesgrad på 250%, uten begrensning i kontorandel, og da med en tillatt byggehøyde på 8 etasjer.</li> </ul>	<p>kostnadsnivået. Resultatene er at IKDPs forslag til rekkefølge tiltak ikke er større enn områder Forus kan sammenlignes med. Alle områder i IKDP vil gjennom rekkefølgetiltakene bli tilført høyere kvaliteter, spesielt gjelder dette kjerneområdene.</p> <p>b) Planforslaget viderefører og noen steder utvider eksisterende infrastruktur. I samsvar med planens målsetting om at det skal bli mer attraktivt å gå og sykle til Forus, legger planen opp til flere grønne drag.</p> <p>c) Planens grep med 60% kontorandel i omsøkt sone er et resultat av en omfattende utrednings- og beslutningsprosess. Argumentasjonen som fremkommer i planbeskrivelsen, samt KU og ut fra denne argumentasjonen tar ikke forslaget til følge.</p> <p>d) <u>Punkt 1.5.</u> Tiltaket er ikke en del av rekkefølgekravene til IKDP. <u>Punkt 1.10.</u> Se omtale av tema parkering i innledning til dette heftet. Ut fra dette opprettholdes forslaget på 0,5 p-plass pr. 100 m2 BRA. <u>Punkt 3.2.</u> Planforslaget er et resultat av en lengre utrednings-, medvirknings- og beslutningsprosess. Planforslaget er utformet for å svare på overordnede mål innen bærekraftig areal- og transportplanlegging, og for å danne kjerneområder for kontorvirksomheter. Det vises forøvrig til generell omtale av utnyttingsgrad og kontorandel i innledning til dette heftet. Planbeskrivelsen gir mer innføring om soneinndeling i planen. Ut fra dette kan ikke utnyttelsen, kontorandel og høyde innenfor 400 meter influensområdene økes.</p>
4	<p>Avinor, 25.02.2019, 16/00151-227</p>	<p>a) Avinor har ingen ytterligere merknader ved denne tilleggshøringen.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p>
5	<p>Sameiet Godesetdalen 10, 10.03.2019, 16/00151-236</p>	<p>a) Henviser til tidligere merknad, og at argumentene er de samme som ved hovedhøringen.</p> <p>b) Godesetdalen 10 ligger i randsonen, øst for E39. Eiendommen vil i liten grad dra nytte av endringer i</p>	<p>a) Tas til orientering. Det henvises til merknadsheftet om hovedhøring.</p> <p>b) Tas til orientering. Området er med i planområdet for å sikre like parkeringsregler og fordi det er et næringsareal tett på Forus.</p>

		<p>planen, men må ta hensyn til boligområdet. Ønsker et eiendommen tas ut av planområdet.</p> <p>c) Forusbeen 35 er tatt ut av planen. Eiendommen har samme beliggenhet i randsonen. Det er ønskelig med en forklaring.</p>	<p>Arealstrategien vedr. plassering av riktig virksomheter på riktig sted skal gjelde her også, og vil medføre at området får også positiv konsekvens. Det er gjennomført kostnadsberegning av rekkefølgetiltak. Rekkefølgetiltak er ikke tilordnet feltene øst for E39/ nord for Forusbeen. Området får ikke en negativ påvirkning av kostnader. Området blir fortsatt inkludert i IKDP Forus.</p> <p>c) Forusbeen 35 er tatt ut av planområdet fordi det planlegges å etablere boliger og leiligheter her. Dermed utgår næringsformålet. På dette tidspunkt er det derfor ikke hensiktsmessig å ta med eiendommen i IKDP Forus, da eiendommen funksjonsmessig vil inngå i boligområdet nord for Forusbeen.</p>
6	<p>Torvmyrå velforening 10.03.2019 16/00151-241</p>	<p>a) Avsender ønsker at boligfeltet skal være en del av planen.</p> <p>b) Avsender påpeker luktproblemer og farlige forhold for barn m.v. i grøntstrukturen som er etablert mellom boligfeltet og dagens varehus IKEA Forus.</p> <p>c) Avsender påpeker uheldige forhold ved barns skolevei ift nylig godkjent detaljregulering for bussvei nordøst og øst for boligfeltet.</p> <p>d) Avsender mener planen er mislykket.</p> <p>e) Avsender ber om at samfunnsøkonomiske avklaringer i planen må utredes.</p>	<p>a) Det er ikke aktuelt å inkludere boligfelt i planområdet. Planen skal i tråd med mål fastsatt i planprogrammet tilrettelegge for framtidens Forus og næringsliv. Boligfeltet her er utbygd etter gjeldende reguleringsplan og evt. nye plan- og byggesaker skjer etter kommuneplanen for Sandnes.</p> <p>b) Tas til orientering. Kommentar er videresendt til kommunal avdeling for oppfølging.</p> <p>c) Forholdet som kommenteres er utenfor planområdet og løses i andre planer.</p> <p>d) Tas til orientering.</p> <p>e) Planforslaget er utarbeida i tråd med krav i plan- og bygningsloven, herunder §3-1 og §4, generelle krav til utredning. Her kreves det at planen skal ha en konsekvensutredning. I forskriften for konsekvensutredning er det ikke et eget krav å utrede samfunnsøkonomiske forhold.</p>
7	<p>Forus Næringspark 11.03.2019 16/00151-248</p>	<p><b>Innledning</b></p> <p>a) FNP mener tilordninga av rekkefølgetiltak er for generell. Ber om en mer konkret og individuell vurdering, trekker fram Høyspentparken som et eksempel. FNP ber om at det vurderes hvorfor rekkefølgetiltakene avhjelper</p>	<p><b>Innledning</b></p> <p>a) Spørsmål om mer begrunnelser om rekkefølgetiltak er fulgt opp med ytterligere beskrivelser i Rekkefølgenotatet. Om <u>Høyspentparken</u>: Forusområdet er preget av mye harde flater.</p>

		<p>ulempen eller dekker behov som følge av utbygging. Videre ber FNP bl.a. om kost/nytte -vurderinger av de enkelte rekkefølgetiltakene. Påpeker mulig saksbehandlingsfeil fordi tiltakene er dårlig begrunnet.</p> <p>b) Med bakgrunn i en for lite konkret vurdering av rekkefølgetiltakene, ber FNP om at rekkefølgetiltak utgår og erstattes av et krav om områdeplanlegging på hvert av delfeltene A-E samt kjerneområdene.</p> <p><b>Kostnader</b></p> <p>c) FNP ber om en presisering av begrepene «anleggsbidrag» og «relevante næringsområder». FNP skriver at de forstår det som hhv. «kostnadsbidrag til områdemodell» og «sammenlignbare næringsområder».</p> <p>d) FNP skriver at de tar utgangspunkt i at det skal etableres en områdemodell ala eksisterende modell fra 2005 etter vedtak av IKDP.</p>	<p>Høyspentparken blir det bredeste grøntdraget gjennom Forus i nord/sør retning. Etter høring er de to største endringene i planen at man har økt utnyttingsgraden og redusert grønnstrukturene. En plan for Forus som tillater stort omfang på utbygging skal sikre tilstrekkelig med åpne fellesarealer og kvaliteter for myke trafikanter. Kostnader for rekkefølgetiltak som er tilordnet områdene nordvest på Forus viser at de kommer på et akseptabelt nivå. FNP har høyere forventninger om begrunnelser enn det som forventes på overordnet plannivå. Det foreligger ikke saksbehandlingsfeil.</p> <p>Den aktuelle kilden <a href="#">Urban EEA - Økosystemregnskap for byer</a> som har vært vist til, viser resultater for hele Oslo-regionen, ikke bare Oslo sentrum. Menneskers verdisetning på vakre/grønne omgivelser vil variere avhengig av sted, det er mer og mindre relevant i alle områder der mennesker oppholder seg, også på Forus. Annen forskning (<a href="#">lenke til forskning på TØI</a>) som handler om mobilitet viser at mennesker er villig til å gå lenger i vakre og varierte omgivelser.</p> <p>b) Områderegulering av alle delfeltene ville ikke kommunene kunnet prioritere. Områderegulering kunne blitt vurdert som plankrav for et eller to kjerneområder dersom FNP hadde tatt det opp før eller under hovedhøringen.</p> <p><b>Kostnader</b></p> <p>c) Styrets vedtak om rekkefølgetiltak har vært gjentatt flere ganger i styret, det handler om kostnader til gjennomføring av rekkefølgetiltak. Kostnader til peling regnes ikke med som anleggsbidrag til rekkefølgetiltak. Kvaliteter innarbeides i planen fordi de er nødvendige for utviklingen. Områder har ulike ekstrakostnader og er ikke noe planlegging etter plan- og bygningsloven skal ta spesielt hensyn til.</p> <p>d) Områdemodell fra 2005 må være en del av drøftingen når IKDP skal gjennomføres. Det er få prosjekter som gjenstår fra gjeldende</p>
--	--	---	---

		<p>e) FNP mener videre at områdemodeller for Forus ikke kan se til bymessige områdemodeller (som Sandnes sentrum eller Stavanger Øst/Urban Sjøfront) fordi arealbruken er ikke så sammensatt på Forus og utnyttelsen ikke er sammenlignbar.</p> <p>f) Forus Næringspark trekker frem nøkkeltall ved å få fram byggeklar tomt og setter dette i sammenheng med andre næringsområder i regionen som Vagle, Dusavik, Skurve m.v. På bakgrunn av fremhevede nøkkeltall mener FNP at kostnadsbidrag kan lande på ca. 3600 kr per kv.m. og dette ligger over andre næringsområders størrelse på 500-1500 kr pr kv.m.</p> <p>g) FNP mener at kostnader med tap av byggegrunn må synliggjøres, f.eks. at næringsformål blir omdisponert til grøntformål. Deretter pekes på kostnaden med at kommunen kan stille krav etter §18. Ber om en mer detaljert kostnadskalkyle.</p> <p><b>Grad av utnyttelse</b></p> <p>h) FNP er kritisk til om det reviderte planforslaget (til tilleggshøring) faktisk opprettholder utnyttelsespotensialet som ligger i gjeldende reguleringsplaner.</p> <p>i) FNP mener at det ikke er gitt en konkret begrunnelse på hva som skal oppnås med en redusert utnyttelse.</p> <p>j) FNP slutter seg til oversendelsesforslaget fra ordfører i Sandnes, Stanley Wirak.</p> <p>k) Foreslår at ny grønnstruktur kompenseres med økt utnyttingsgrad på resteiendommene eller at grønnstruktur skal være i privat eie.</p>	<p>områdemodell. Prosjektgruppen har avklart i samråd med FNP at forholdet til ikke gjennomførte tiltak i gjeldende planer omtales i planbeskrivelsen. Rekkefølgetiltak som ikke er gjennomført skal gjennomføres iht. gjeldende reguleringsplaner.</p> <p>e) Kjerneområdene kan sammenlignes med Jåttåvågen og Sola sentrum. Andre deler kan sammenlignes med andre typer næringsområder, men har en unik beliggenhet og variert tilbud for næringsutvikling som gjør det lite sammenlignbart med Vagle, Dusavik, Skurve.</p> <p>f) Se pkt c) ovenfor. Dette er ikke anleggsbidrag til rekkefølgetiltak.</p> <p>g) Det følger kostnader og gevinster av kommunenes planer, og det er en del av konsekvensene av samfunnets inngrep ved å planlegge tiltak og tilrettelegge for utvikling. Kostnadskalkyler er framskaffet.</p> <p><b>Grad av utnyttelse</b></p> <p>h) Her bekreftes at økningen står i forhold til utnyttingsgrad som lå til grunn ved hovedhøring. Utnyttingsgraden er generalisert og har ført til at noen får justert utnyttingsgraden opp og andre ned.</p> <p>i) Hensikten er å tilpasse utnyttingsgrad til næringsformål. For alle områder utenfor kjerneområdene er utnyttingsgraden økt ved tilleggshøringen. Nivået er høyere enn det som vanligvis er aktuelt for kombinerte bedrifter og for industri.</p> <p>j) Forslaget favoriserer allerede utbygde kontoreiendommer, uavhengig av om de har god beliggenhet ift samordnet arealbruk og transporttilbud. Forslaget ble kommentert i sak til styrets møte 22. mars.</p> <p>k) Når totalt utbyggingspotensiale i IKDP Forus er sammenlignet med dagens regulert utbyggingspotensial, er det tatt hensyn til areal som er endret fra næringsformål til grønnstruktur. Totalt utbyggingspotensial er opprettholdt. Planer tar ikke stilling til eierforhold. Det er aktuelt å tillate at regulert grønnstruktur forblir privat eid.</p>
--	--	---	---

		<p><b>Arealbruk</b></p> <p>l) FNP fremhever at plasskrevende handel har en ulik bestemmelse i de 3 kommunene i plansamarbeidet. Derfor foreslår FNP en likelydende bestemmelse for hele Forus.</p> <p>m) FNP trekker også fram bestemmelse 5.3. b), arealrammen på 15.000 kv.m. BRA i <i>Felt H2 – Tvedtkvartalet</i>. Det vises til notatet fra advokatfirma Hjort sendt IKDP Forus og FNP slutter seg til konklusjon i notatet om høyere ramme, 47.000 kv.m. BRA.</p> <p>n) FNP støtter også oversendelsesforslaget om at bestemmelse om kontorandel kan fravikes der det allerede er foretatt utbygging med høyere kontorandel.</p> <p>o) <b>Parkering:</b> FNP er videre kritisk til foreslåtte bestemmelser om parkering. Det hevdes at sambruk er vanskelig gjennomførbart på Forus og ber om et todelt parkeringsregime med midlertidige p-plasser. Bakgrunnen for dette er bl.a. konkurranseforhold mellom nye kjerneområder og allerede etablerte kontorarbeidsplasser på Forus.</p>	<p><b>Arealbruk</b></p> <p>l) Ved tilleggshøring har kommunene endret generelle bestemmelsen i planforslaget slik at 'kommunenenes bestemmelser for salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner og andre større byggevarer framgår i til enhver tids gjeldende kommuneplaner samt detaljregulering'. IKDP har ikke fått mandat for å revidere handelsbestemmelsene. Revidering av handelsrammen blir gjort på et overordnet nivå (regionalplan Nord Jæren, og i kommuneplanene. Det har ellers ikke vært et mål for planen å samordne planlegging for handel med de store vareslagene.</p> <p>m) Tas til orientering. IKDP Forus har ikke mandat til å endre bestemmelsene om handel. Endring av handelsramme må skje i Regionalplan for Jæren og/eller i kommuneplan til Stavanger. Se ellers kommentar til merknad nr. 11 pkt. g).</p> <p>n) Forslaget fra FNP/oversendelsesforslaget favoriserer allerede utbygde kontoreiendommer, uavhengig av om de har god beliggenhet ift samordnet arealbruk og transporttilbud. I dag finnes det spredte kontorbygg innenfor hele planområdet. En slik bestemmelse kan bli et stort hinder for utvikling av kjerneområdene. Det vil skape liten forutsigbarhet for de som velger å etablere seg iht. intensjonene i planen. Det vil også kunne fortrenge industribedrifter.</p> <p>o) <b>Parkering:</b> Foreløpig er det ikke etterspørsel som tilsier at utleie blir aktuelt. Dette er ikke testet enda. FNP bør være åpne for at markedskrefter kan fungere på Forus som i andre områder. Pilotprosjekt bør etableres slik at ordningen er på plass når etterspørselen oppstår. Det er ikke bare etablerte kontorer utenfor kjerneområdene som har ledig parkeringskapasitet. I de fleste områdene rundt kjerneområdene finnes det parkeringsplasser i privat eie med ledig kapasitet.</p>
--	--	---	---



8	<p>Kristiansen &amp; Selmer-Olsen pva.          Biltema Real Estate Norway AS          Maskinveien 1          10.03.2019          16/00151-235</p>	<p>a) Biltema AS ønsker at Maskinveien 1 inngår i kjerneområdet Koppholen og avsettes til handel. Biltema har fått rammetillatelse for etablering av Biltema bygg på eiendommen, varehus for plasskrevende varer. De har også fått tillatelse til å etablere café i forbindelse med det nye varehuset.</p> <p>b) Biltema AS foreslår at det settes krav til et minimumsareal på virksomheter som skal etableres på tomten, f.eks. min. 1500 m2. Dermed blir sentrumshandel ikke truet.</p> <p>c) Kommentar til forslag om å bevare eks. bebyggelse på Maskinveien 1:          Rammetillatelse innebærer at store deler av dagens bygningsmasse blir stående, men med et nytt tilbygg i bakkant og diverse ombygginger. Bevaringsønske tilsier derfor et arealformål som lar seg kombinere med Biltemas bruk, men gir begrensninger for fremtidig utvikling, f.eks. kontor.</p> <p>d) Den foreslåtte reduksjonen av parkeringsdekningen (fra 3,5 plasser for bil pr. 100 m2 BRA til 0,5 eller 0,9 plasser per 100 m2 BRA) er for drastisk og må gjøres mer gradvis.</p> <p>e) De opprettholder deres merknader til forrige høringsrunde.</p>	<p>a) Området er ikke en del av de foreslåtte kjerne områdene, disse er utredet etter mange beslutningsprosesser. Ut fra planens målsetning, plan og beslutningsprosess avvises derfor innspillet. Handel er ikke tema i IKDP og er utenfor prosjektenes mandat. Handel skal løses på et overordnet plannivå for eksempel regionalplan Nord Jæren. Samtidig vil gjeldende byggetillatelser og bruk videreføres.</p> <p>b) Imøtekommes ikke, se punkt a.</p> <p>c) Det vises til tidligere vurderinger. Det er selve bygningskonstruksjonen som hensynssone bevaring omhandler. Nærmere avklaringer kan skje i detaljregulering.</p> <p>d) Innspillet imøtekommes ikke. Det vises til generell omtale av parkeringsdekning i planbeskrivelsen og innsigelsen fra overordnede myndigheter.</p> <p>e) Viser til kommentarer i forrige høringsrunde.</p>
9	<p>Rogaland fylkeskommune          13.03.2019          16/00151-258</p>	<p><b>Politisk vedtak fylkesutvalget 12.03.2019:</b></p> <p>a) Fylkesutvalget er positiv til å prioritere næringsutvikling på Forus, der alle tre næringskategorier gis muligheter. Kjerneområder som prinsipp er framtidsette og viktig for å styrke Forus sin konkurransekraft.</p> <p>b) Økt utnyttingsgrad, kombinert med redusert maksimal kontorandel vurderes som positiv da områdets samlede kapasitet opprettholdes. Det er likevel usikkerhet vedrørende konsekvenser for kjerneområdene og i</p>	<p><b>Kommentarer til politisk vedtak:</b></p> <p>a), b) Tas til orientering. Planen vil bli evaluert.</p> <p>c) Omtalt vedtak ble fattet ved behandling av detaljplan for Tvedt-kvartalet: <i>“Godkjente handelsarealer videreføres og kan flyttes innenfor reguleringsplanens grenser. Flytting av eksisterende handelsarealer kan bidra til å forsterke Koppholen kjerneområde på Forus.”</i> IKDP Forus har ikke mandat til å fastsette nye handelsrammer. Oppdatert arealramme må avklares gjennom kommuneplanen i Stavanger.</p>

	<p>hvilken grad prioriteringen av disse blir svekket.</p> <p>Fylkesutvalget anbefaler at planen evalueres etter en viss virketid for å vurdere om kjerneområdene oppnår en prioritering og utvikling i tråd med planens grunntanke.</p> <p>c) Vedtaket i FU-sak 161/18 som vedrører Koppholen, opprettholdes.</p> <p>d) Fylkesutvalget mener en reduksjon av den blågrønne strukturen i det omfanget som nå er foreslått, vil gå for sterkt ut over planens hovedmål om kvalitet i de ytre omgivelsene. Ved å fjerne de kartfestede grøntarealene med park-potensial ved Koppholen, svekkes muligheten for å skape en overordna grønnstruktur i en strategisk gunstig akse langs Bussveien i øst-vest retning i betydelig grad. Bestemmelsene i § 2.4 a) om blågrønn struktur i delfelt KJ2K vurderes ikke som tilstrekkelige.</p> <p>Fylkesutvalget fremmer faglig råd mot planens manglende hensyn til overordnet grønnstruktur.</p> <p>e) Det fremmes innsigelse mot parkeringsbestemmelsen høyere enn 0,5 p-plasser pr 100 m2 BRA for nye områder. Det skal defineres et overordnet mål på maksimum 1,0 p-plasser pr 100 m2 BRA for hele planområdet. For delfelter skal eksisterende parkeringsinfrastruktur og nærhet til kollektivakser vurderes ved bestemmelse i egen parkeringsnorm gitt forutsetningen i pkt 2.</p> <p>Oppsummering av fylkesrådmannens saksforelegg:</p> <p>f) Vurderer at den økte utnyttelsesgraden i planområdet, kombinert med redusert maksimal kontorandel, er positivt da områdets samlede kapasitet opprettholdes.</p>	<p>d) Grønnstruktur er jobbet mye med i planen. Avveinger som er gjort handler særlig om at første prioritet er å få på plass mer grønnstruktur langs viktige forbindelser for gående og syklende slik at det kan bidra til at kommunene innfrir nullvekstmålet. Rådmennene mener planen prioriterer grønne tiltak som gir best måloppnåelse, og samtidig er balansert ift gjennomførbarhet.</p> <p>e) Tas til følge. Rådmennene anbefaler at følgende bestemmelse inngår ved sluttbehandling: <i>'1.8.1. a Det stilles krav om maksimal parkeringsdekning på 0,5 parkeringsplasser per. 100 m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.'</i> Rådmannsgruppen har hele tiden lagt til grunn at det er viktig å etablere en lik norm for hele Forus. En differensiert norm som gir mulighet for mer parkeringsplasser lenger unna Bussvei, kan invitere til at noen bedrifter av den grunn ønsker å plassering lenger unna Bussvei.</p> <p>f) Tas til orientering.</p> <p>g) I planforslaget er det en forutsetning at økt utnyttelse kombineres med redusert kontorandel utenfor kjerneområdene. Rådmennene anbefaler at dette prinsippet videreføres i endelig plan og at</p>
--	--	---

		<p>g) Påpeker at muligheten for større andel kontoretablering langs bussveien utenom kjerneområdene kan svekke kjerneområdenes tiltrekningskraft. Konsekvensen kan være at planens hovedgrep svekkes. Fylkesrådmannen anbefaler følgende: 1. Utviklingen evalueres etter at planen har virket en tid. 2. Foreslåtte maksimalandelen for kontor bør opprettholdes som foreslått.</p> <p>h) Kjerneområde Koppholen er lagt ut med to alternative størrelser for kombinasjonsformålet. Fylkesrådmannen anbefaler å velge alternativet som er mest konsentrert rundt urban akse og forlengelsen langs Bussveien mot nord (dvs størrelse for kombinasjonsformål anbefalt i tilleggshøring).</p> <p>i) Det gis faglig råd om å ta inn maksimumsgrense for de ulike formålene i kjerneområdenes kombinasjonsområder.</p> <p>j) Det er overlatt til revisjon av Regionalplan for Jæren 2050 å drøfte handelsproblematikken i en regional kontekst.</p> <p>k) Forutsatt tett samarbeid med Bussveiprojektet, at kryssinger av grøntdraget unngås i størst mulig grad, samt at løsninger som bygger opp om nullvekstmålet blir prioritert, kan grepet med detaljplanlegging og fastsetting av innslagspunkt for vegstenging aksepteres. Det forutsettes at detaljregulering for Tvedtsenteret følger opp innhold satt i IKDP Forus.</p> <p>l) Fylkesrådmannen mener planforslaget ikke tar tilstrekkelig hensyn til det langsiktige regionale behovet for styrket områdekvalitet og grønne sammenhenger. Etter fylkesrådmannen vurdering er det særlig bortfall av de kartfestede grøntarealene med park-potensial ved kjerneområde Koppholen, og bestemmelse §2.4 a om blågrønn struktur i delfelt KJ2K som ikke vurderes</p>	<p>maksimumandelen for kontor opprettholdes som foreslått ved tilleggshøringen.</p> <p>h) Tas til orientering. Kjerneområde Koppholen er plassert sentralt på Forus. Dette området har best mulig kollektivdekning. Det er allerede utviklet en del formål som støtter opp om tenkt kjerneområdefunksjon: nærservice og nærbutikk. Koppholen er et komplekst område der mange interesser er knyttet sammen. Ved sluttbehandling anbefaler rådmennene at endelig avgrensning av Koppholen endres slik at nabofeltene øst og vest for Tvedtsenteret tas med. Kommunene konkluderer med at utvidelsen gir rom for kontoretableringer som støtter opp om kjerneområdets funksjon. De to feltene som tas inn i kjerneområdet blir vist med kombinert formål og samme utnyttingsgrad som de hadde ved hovedhøringen. Rådmennene legger til grunn at utvidelsen av kjerneområdet ikke får betydning for arealrammen for handel når den skal oppdateres.</p> <p>i) Rådmennene anbefaler bestemmelse og retningslinje for nærservice og nærhandel i kjerneområdene. Det kan etableres nærservice pr kjerneområde med samlet ramme på 1 000 m2 BRA. Samlet areal til «nærbutikk» skal være i henhold til enhver tids gjeldende Regionalplan. For å sikre fleksibilitet anbefaler ikke rådmennene ut over dette en maksimumsgrense fordelt på de ulike formålene i kjerneområdenes kombinasjonsområder. Dette vil håndteres på neste plannivå.</p> <p>j) Tas til orientering.</p> <p>k) Tas til orientering.</p> <p>l) Tas til orientering. Det har ikke blitt fremmet innsigelse mot planforslaget i Fylkesrådmannens vedtak. Mål og strategien om grønne- og blåe strukturer og klimatilpasning opprettholdes fremdeles.</p> <p>IKDP Forus er en overordnet plan. IKDP Forus Anser at bestemmelse 2.4 ledd a, sikrer tilstrekkelig at det skal etableres grønnstruktur og uteoppholdsareal med vannflate innenfor felt KJ-</p>
--	--	--	---

		<p>tilstrekkelig i planforslaget. Fylkesrådmannen anbefaler at det fremmes innsigelse mot planforslaget.</p> <p>m) Fylkesrådmannen påpeker at en parkeringsnorm høyere enn 0,5 p-plasser pr 100 m2 BRA vil være i strid med nullvekstmålet og klimaforliket. Fylkesrådmannen anbefaler innsigelse mot planens alternativ med 0,9 p-plasser pr 100 m2 BRA</p> <p>n) Det gis faglig råd om å endre bestemmelsen i pkt 2.1 e slik at bruk av korttidsparkering underlegges begrensning.</p> <p>o) Fylkesrådmannen påpeker at det mangler bestemmelse til båndlegging etter lov om kulturminner - hensynssone H730. Det henvises til merknader til hovedhøring med anbefaling om bestemmelse.</p> <p>p) Skytestilling på gnr 15 bnr 680 i Stavanger kommune må inngå i H570_4 eller føres som egen hensynssone med tilstrekkelig areal for sikring av verneformål.</p> <p>q) Fylkesrådmannen viser til tidligere høring og anbefaler vern av mulig gjenværende del av flystripe i grønnstrukturen mellom H2 og KJ2F.</p> <p>r) PBL gir ikke anledning til å formulere hensynssone H570 som bestemmelse på kommuneplannivå. Faglig råd om å endre til retningslinje. For retningslinjene H570_2-5 gis det faglig råd om at ordet «bør» endres til «skal»</p>	<p>2. Det overlates neste plannivå for endelig utforming. BGF faktor sikrer mengden og utforming av grøntareal innenfor dette feltet (og tilstøtende arealer).</p> <p>m) Tas til følge. Planen justeres slik at rådmennene anbefaler 0,5 p-plasser pr 100 m2 BRA.</p> <p>n) Rådmennene anbefaler at bestemmelse § 2.1 e opprettholdes som i tilleggshøringen. Bestemmelsen er ikke til hinder for å begrense korttidsparkeringen ytterligere i forvaltning av parkeringen i kjerneområdene. Rådmennene anbefaler fleksibilitet innenfor anbefalt ramme, og mener problemstillingen følges opp gjennom regelverket for skilting og håndheving av disse.</p> <p>o) Det vil utarbeides en bestemmelse for hensynssone H730.</p> <p>p) Ved en feil ble skytestillingen ikke med i hensynssonen for bevaring som er vist over skogområdet nord for eiendommen. Det er nå vist grønnstruktur på det aktuelle stedet. Vi ønsker ikke å legge inn hensynssonen uten høring. Men intensjon om bevaring gjelder fortsatt i medhold av Kulturminneplanen. Misforholdet omtales i planbeskrivelsen. Sykkeltrase må tilpasses til kulturminnet.</p> <p>q) Rådmennene har gjennomgått Kulturminneplan vedtatt av bystyret i Stavanger, og har anbefalt som følge av denne noen nye objekter innarbeidet med hensynssone bevaring på plankartet med tilhørende retningslinje for bevaring. Mulig gjenværende del av flystripe i grønnstrukturen mellom H2 og KJ2F, er ikke et av objektene rådmennene anbefaler regulert i IKDP Forus.</p> <p>r) Rådmennene anbefaler å endre i henhold til merknad.</p>
10	Base Property AS, (Godesetdalen 8 og Forus Office Arena DA), 11.03.2019, 16/00151-251 og 252	<p>a) Det stilles spørsmålstegn ved den rettslige holdbarheten til noen av rekkefølgekravene i bestemmelsene som er foreslått. F.eks. manglende begrunnelse for Høyspentparken. En doubling av bredden fra 25 til 50 meter vil ikke ha ønsket tilleggseffekt at flere går og</p>	<p>a) Rettslig holdbarhet er vurdert av jurister i alle tre kommuner og er besvart i eget notat og rekkefølgekravene er begrunnet i eget notat Rekkefølgenotat. Når det gjelder Høyspentparken, se kommentar til Forus næringspark, merknad nr 16/00151-248.</p> <p>b) Det vises til beskrivelse og begrunnelse om parkering i planbeskrivelsen til planen. Konklusjonen er at forslaget i planen</p>

		<p>sykler, spesielt i forhold til konsekvensen for økonomi, utbygging og parkeringsplasser i tilstøtende områder.</p> <p>b) Parkeringsnormen må ta høyde for det reelle behovet for parkering på Forus. Leietakerne vil se etter andre lokasjoner.</p> <p>c) Ønsker å videreføre det som fremgår i kommunedelplanen med arealer for detaljhandel på 47.000 m<sup>2</sup> BRA.</p> <p>d) Et maksimumskrav på kontorandel i nye kontorbygg virker meningsløst. Det bør legges opp til en fleksibilitet i planen som utfordrer utviklerne til å finne gode løsninger og ikke låser dem til å utvikle bygg markedet ikke ønsker.</p> <p>e) Selv om kommunen ønsker omregulering av areal til grøntareal, må grunneier beholde utnyttelsen på tomten.</p>	<p>oppretholdes. Se generell kommentar i innledningen i dette merknadsheftet.</p> <p>c) Tas til orientering. IKDP Forus har ikke mandat til å endre bestemmelsene om handel. Endring av handelsramme må skje i Regionalplan for Jæren og/eller i kommuneplan til Stavanger. Se ellers kommentar til merknad nr. 11 pkt. g).</p> <p>d) Det er lagt en arealstrategi som støtter opp om å nå overordnede mål der høyest tetthet av arbeidsplasser er plassert nærmest kollektivtransport /bussveien. Kontorer er tradisjonell sett steder med høyest andel arbeidsplasser. Planforslag legger opp til ulike soner med ulik kontorandel, der det er satt et maksimumskrav. Dette gir en fleksibilitet på Forus som helhet. Det vises til beskrivelse og begrunnelse i planbeskrivelsen til planen. Konklusjonen er at forslaget i planen opprettholdes.</p> <p>e) Tas til orientering. Det har vært et mål og en politisk bestilling å opprettholde utviklingspotensial på Forus som helhet. Det har blitt gjennomført analyser fra både Asplan Viak og kommunen (se planbeskrivelsen og vedlegg til saken) som viser at innenfor planområdet IKDP Forus utbyggingspotensial opprettholdes. Utnyttelsesgrad beregnes som normalt utfra arealet til næringsformålet som skal bebygges.</p>
11	Advokatfirmaet Hjort, pva Seabrokers, Bilag 4 i 16/00151-259	<p>Flere aktører viser til dette notatet, bl.a. Seabrokers og Tvedt, derfor er notatet vist her som egen merknad.</p> <p>a) IKDP er for finmasket enn hva kommunedelplaner skal være.</p> <p>b) Ikke spesifisert hvor i H2, 15 000 m<sup>2</sup> detaljhandel er tillatt.</p> <p>c) Her problematiseres det juridiske forhold til rekkefølgekrav i planen.</p> <p>d) Mener hjemmelsgrunnlaget i pbl ikke åpner for å vedta §5.3 b som angir handelsareal.</p>	<p>a) Er et bevisst valg for noen delområder der kommunene har mer behov for felles avklaringer, det gjelder særlig kjerneområdene.</p> <p>b) H2 er et bestemmelsesområde som består av flere felt. Detaljhandelsrammen gjelder hele bestemmelsesområdet.</p> <p>c) Viser til vurdering fra kommunens jurister <a href="#">i vedlegg til styresak her.</a></p> <p>d) Det er mulig å spesifisere eller nærmere angi arealbruk.</p>

	<p>e) Formålsangivelsen i plankart for KJ2b-c legger opp til en for inngående styring av arealene ved at man i tillegg definerer et handelsareal.</p> <p>f) Er ikke samsvar mellom avgrensingen av KJ2b-c for formålsgrense og kvartalsinndelingen. Mener at avgrensingen bør følge kvartalinnndelingen.</p> <p>g) Oppsummert er det vanskelig å se at begrensningen til 15 000 m<sup>2</sup> BRA er basert på en holdbar begrunnelse. Så lenge hensikten med kommunedelplanen er å videreføre eksisterende arealer for detaljhandel, er det vår oppfatning at bestemmelsene § 5.3 bokstav b bør angi en arealgrense på 47 000 m<sup>2</sup> BRA. I alle tilfeller må det være et klart behov for en nærmere utredning av eventuelle arealgrenser i kommunedelplanen. Tepper, møbler og hvitevarer er en særskilt varekategori. Mener at disse vareslagene ikke faller inn under detaljhandel.</p> <p>h) Henvisning til reguleringsplan 1767 i Stavanger kommune i bestemmelsene, er uklar.</p> <p>i) Spørsmål om gyldigheten av hensynssone H 540_2 (grønnstruktur bestemmelser).</p> <p>j) Da grønnstrukturen også gir rom for samferdselsanlegg er «annen veggrunn – grøntareal» mer treffende å benytte seg av.</p> <p>k) Tvilomt om loven gir hjemmel til punkt 8 (H540_2) i rekkefølgekrav, §1.6.</p>	<p>e) Det er i gjeldende kommuneplan kun avsatt til kjøpesenterformål. Denne bruken er nå sikret med et bestemmelsesområde, i tillegg at næring er tillatt.</p> <p>f) Kommunene har mulighet til å avgrense formålene. På Forus er kvartalene svært store, kommunene ser behov for å avgrense formål innenfor felt i noen tilfeller. Gangavstander har betydning for avgrensning av kvartaler i kjerneområdene.</p> <p>g) IKDP Forus har ikke foreslått endringer av handelsrammen for Tvedt-kvartalet. IKDP Forus har kun videreført handelsrammen lik som i gjeldende kommuneplan for Stavanger, og det er ikke gjort nye vurderinger av denne handelsrammen. I kommuneplan for Stavanger står følgende bestemmelse: «7. a. Kjøpesenterareal Forus vest. Innenfor areal avsatt til forretningsformål i felt A1-A6 i reguleringsplan 1767 for Forus (Tvedtsenteret) tillates inntil BRA 15 000 m<sup>2</sup> detaljhandelsareal.» Det er Regionalplanen og kommuneplan for Stavanger som kan gjøre endringer av handelsrammen. For flere kommentarer og evt. oppfølging vises til Stavanger kommune.</p> <p>h) Formuleringen er endret ved sluttbehandling slik at den stemmer med gjeldende kommuneplan og reguleringsplan 1767 i Stavanger.</p> <p>i) Hensynssone grønnstruktur er vist med tilhørende retningslinjer, dette er ikke bestemmelser.</p> <p>j) Det er en klar intensjon om at grønnstrukturen skal ha høyere kvalitet enn hva som tradisjonelt forbindes med annen veggrunn-grøntareal. Hovedfunksjonen er å tilby attraktive omgivelser langs gang- og sykkelvei.</p> <p>k) Pbl gir rammer og virkemidler for å spesifisere rekkefølgetiltak i planen.</p>
--	---	--

12	Seabrokers Group, 16/00151-259 11.03.2019	<p>a) Seabrokers Group fastholder innvendingene fra høringsuttalelsen 14.09.2018, og mener at revidert planforslag er av liten betydning i forhold til de innvendinger som er påpekt i første høringsrunde.</p> <p>b) Rettslig vurdering fra advokat Hjort.</p> <p>c) Foreslått planbestemmelse pkt. 3.3 gir svært dramatiske og utslag ved at det i realiteten blir forbud mot rene kontorbygg.</p> <p>d) Er kritiske til planforslagets pkt 4.2 som skrinlegger kontorformål på eiendommer utenfor influensområdet.</p> <p>e) Seabrokers Group har søkt juridisk bistand for å vurdere lovligheten av hensynssone grønnstruktur H540_2.</p> <p>f) Mener at det foregår forskjellsbehandling. Peker på at gnr/bnr 69/2340 i Sandnes kommune er oppgradert fra grønnstruktur til et nytt kjerneområde KF2 med høy utnyttelse og ditto verdi for besitter.</p>	<p>a) Det vises til kommentarer i hovedhøringen.</p> <p>b) Det vises til eget kapittel i oppsummering til høringen.</p> <p>c) Bruk av virkemidlene kontorandel og utnyttingsgrad er grundig vurdert og konsekvenser i form av utbyggingspotensiale og endringer i bilbruk (nullvekstmålet) er beregnet. Hvis IKDP Forus skal bli kommunenes og næringslivets verktøy for å nå overordnet mål for næringsutvikling, og samtidig innfri andre samfunns mål for områdekvaliteter og nullvekstmålet for personbiltransport, må kontorandel og utnyttingsgrad holdes på nivå som er egnet for tiltenkt bebyggelse.</p> <p>d) Krav om maks andel kontor utenfor kjerneområder må opprettholdes for å sikre etablering av kjerneområdene. Krav om maks andel kontor utenfor bussveiaksene må opprettholdes for å innfri nullvekstmålet for personbiltransport.</p> <p>e) Viser til kommentarer i hovedhøringen.</p> <p>f) Planen er utarbeidet under faste og generelle prinsipper som handler om samordning mellom arealbruk og tilgjengelighet. KF2 var behandlet i en parallell detaljregulering i Sandnes. Etter nærmere vurdering anbefaler rådmennene at vedtatt detaljregulering innarbeides, men med tilpassing av grønnstruktur og byggeformål som tillates i tråd med prinsippene i IKDP Forus. Det påpekes at dette ikke er et kjerneområde.</p>
13	Næringsforeningen i Stavanger-regionen 11.03.2019 16/00151-243	<p>a) På vegne av Seabrokers Group AS har advokatfirmaet Hjort laget et notat datert 22.01.2019 hvor det påpekes at det ikke er gitt nødvendig begrunnelse for rekkefølgetiltakene, og at dette er en saksbehandlingsfeil.</p> <p>b) En stor del av innholdet er likelydende som innspill fra Forus Næringspark AS. Se derfor oppsummering av dokument 16/00151-248 (merknad nr. 7 ovenfor), pkt a – o).</p>	<p>a) Se merknad nr. 11, der notatet som Seabrokers leverte (ført av Hjort) er oppsummert og kommentert.</p> <p>b) For kommentarer, se kommentarer til merknad nr. 7 fra Forus Næringspark AS (dokument 16/00151-248).</p> <p>c) Dette er et parkdrag som skal fylle mange roller, mest skal det være et grøntdrag som gir luft og attraktive omgivelser der mange skal gå og sykle til jobb. Hovedforbindelser for gående og sykkel skal innpasses i grønnstrukturen med separate og gjennomgående</p>

	<p>c) Parkdraget sør for Tvedtkvartalet er overdimensjonert og vanskelig å fylle med aktivitet.</p> <p>d) Beregninger gjort av COWI viser at en 200 års flom ikke vil gå ut over kanalens bredder. Argumentet å bruke flomfare som begrunnelse for bredden på parkdraget fremstår underlig, og lite relevant.</p> <p>e) Innspill til endringer på arealplankartet:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ta ut grønnstruktur mellom Moseidsletta og grønnstruktur langs Solasplitten (nordvest i planområdet). Begrunnelse: Vanskelig å anlegge ny kobling til bro over Solasplitten i dette punktet.</li> <li>2. Hensynssone rekkefølge infrastruktur anbefales endret til å følge areal avsatt til grønnstruktur. Begrunnelse: Hensynsonen vil være en begrensning for utvikling av tomtene.</li> <li>3. Bredder på blågrønnstruktur mellom Moseidsletta og Lagerveien tilpasses tomtegrenser. Endringer i fellesbestemmelse § 7.1 e for samsvar kart og bestemmelser. Begrunnelse: Avsatt bredde på grønnstrukturen gir store inngrep.</li> <li>4. Foreslår at grønnstruktur i planforslaget skal være privat. Tilleggsbestemmelse i § 7.1: Grønnstruktur langs tomtene skal være i privat eie. Begrunnelse: Ønsker ikke å redusere tomtenes BRA.</li> <li>7. Formål Blågrønn struktur under høyspentledning utgår. Begrunnelse: Tilstrekkelig areal avsatt til etablering av gang- og sykkelvei i dag.</li> <li>10. Park på Golfbanen tas ut og erstattes av formål idrettsanlegg og hensynssone krav om felles</li> </ol>	<p>veier. Dette er ikke et byrom som man trenger å fylle med aktivitet. Ved sluttbehandling innskrenkes grøntdraget ved at Forusbeen holdes åpen og derfor beslaglegger noe areal.</p> <p>d) Parkdragets bredde er ikke begrunnet ut fra flomhensyn, men avsatt grønnstruktur vises med hensynssone flom fordi muligheten er til stede for å sikre ekstra flomvern.</p> <p>e) Dette er samme liste over konkrete innspill som Næringsforeningen leverte til styrets møte 31. januar. Der ble noen punkter etterkommet av styret, noen punkter har rådmennene kommentert til styret i etterfølgende møte, og noen punkter ble ikke vedtatt innarbeidet av styret. Saker til styrets møter 31.01.2019 og 22.03.2019 omtaler oppfølging av punktene. Næringsforeningen har også deltatt i møter der bestemmelsene er blitt drøftet og endret. Spesielt nevnes at andre strek-pkt. er etterkommet senere i prosessen. Nummerering nedenfor viser til samme nummer som Næringsforeningen benyttet i sitt innspill til styrets møte 31. januar 2019. Noen nummer er ikke videreført av Næringsforeningen ved tilleggshøringen, og er derfor ikke med i listen nedenfor. Her følger henvisning til tidligere omtale, og kommentar til begrunnelser:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se tidligere omtale i <a href="#">Kommentarer til endringsforslag fra Næringsforeningen, vedlegg til styrets møte 31.01.2019</a> Kommentar til endringsforslag 1 på plankartet er omtalt i vedlegget side 4, se også styrets vedtak om samme sak, vedtaks punkt 2 d) kulepunkt nr. 1, <a href="#">Referat fra styrets møte 31.01.2019</a>. Grønnstrukturen er en langsiktigsikring av korridor. Sikring av en helhetlig grønnstruktur for området er en del av formålet med planen som en interkommunal kommunedelplan. Forbindelse til bro over Solasplitten er foreløpig ikke aktuelt å etablere, og detaljering må i framtiden få fram hvordan det kan skje. Men det antas mulig ved å bygge rampe delvis over eksisterende rensespark.</li> </ol>
--	--	--



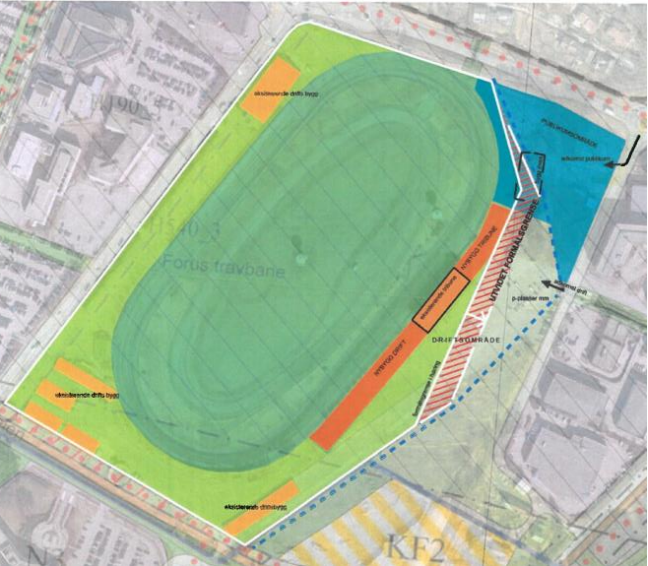
		<p>planlegging – omforming. Begrunnelse: Henger sammen med fremtidig utbygging på golfbanen.</p> <p>11. Kjerneområde Koppholen tilpasses plan 2579 Tvedtkvartalet. Tomter mot vegareal endres til formål kombinert bebyggelse og anlegg. Begrunnelse: Det gir mulighet for et definert gateløp.</p> <p>12. Forusbeen anbefales ikke stengt. § Endring i bestemmelse § 1.6.1 for å sikre sammenheng mellom kart og bestemmelser. Begrunnelse: Unngå stenging av hovedveien til et sentralt område. Negativ konsekvens for næringstransport.</p> <p>13. Hensynssone flom (320) tilpasses foreslått ny blågrønn struktur sør for Tvedt kvartalet. Begrunnelse: Dette er tilstrekkelig areal.</p> <p>14. Hensynssone grønnstruktur (H540) mellom Forusbeen og Svanholmen anbefales å utgå. Begrunnelse: Likebehandling med Eqvinor.</p> <p>15. Endre formål LNF i Sandnes kommune til formål andre typer bebyggelse og anleggsformål.</p> <p>16. Anbefaler at hensynssone bevaring kulturmiljø (H570_3) utgår. Begrunnelse: Hensynssonen vil legge begrensninger for framtidig utvikling.</p> <p>17. Grønnstruktur på delfelt N3 anbefales å utgå. Begrunnelse: Utvidelse av parkareal er utviklingsareal for eier.</p> <p>18. KF2 anbefales endret til formål næring. Begrunnelse: det vurderes at næring er mer i tråd med arealdisponering i IKDP Forus.</p> <p>19. Anbefaler å stenge Forusbeen på strekningen Vestre Svanholmen til Løwenstrasse. Begrunnelse: Ringvei ivaretas med kobling til overordnet vegnett via Svanholmen.</p>	<p>2. Dette innspillet er etterkommet i planen som legges fram til sluttbehandling. Hensynssone infrastruktur var tatt med fordi den var vist i kommuneplanen til Sola. Den anses erstattet av andre grønnstrukturer, blant annet den som er omtalt i pkt. 1 over.</p> <p>3. Viser til styrets vedtak pkt 2b) kulepkt nr. 1. Forslaget ble delvis etterkommet 31. januar. Avsatt bredde ved sluttbehandling samsvarer med etablert grønnstruktur. Detaljert tilpassing til en eksisterende bygning kan vurderes i detaljregulering. I så fall bør vurderes å kompensere med areal på nordsiden av kanalen på det aktuelle stedet.</p> <p>4. Se rådmennenes kommentar i sak 7, kap. 2.4, til styrets møte 22.03.2019, <a href="#">Innkalling til styremøte</a></p> <p>7. Se kommentar til merknad nr. 7 fra FNP, pkt. a).</p> <p>10. Se tidligere omtale i <a href="#">Kommentarer til endringsforslag fra Næringsforeningen, vedlegg til styrets møte 31.01.2019</a> Kommentartil endringsforslag 10 på plankartet er omtalt i vedlegget side 5. Se også styrets vedtak om samme sak, vedtakspunkt 2 d) kulepunkt nr. 3, <a href="#">Referat fra styrets møte 31.01.2019</a>.</p> <p>11. Det ble gjennomført møte mellom prosjektgruppen og Tvedt, Habi og Sunde Estate 2. april 2019 som følge av innspill fra styret. Der deltok også FNP. Der ble det enighet om hvordan området skal vises på plankartet og med rekkefølgetiltak i bestemmelse. Det foreligger referat fra møtet som ble godkjent av deltakerne. Forusbeen vises med gjennomgående forbindelse på plankartet, og fasaden til Tvedtkvartalet er vist i tråd med endringsforslaget fra Næringsforeningen. Se også temaomtale i innledning til dette merknadsheftet.</p> <p>12. Se pkt. 7 over.</p> <p>13. Se pkt. 7 over.</p> <p>14. Eiendommen er likebehandlet ved at det er satt likt breddekrav. Se ellers tidligere omtale i <a href="#">Kommentarer til</a></p>
--	--	---	---

			<p><a href="#">endringsforslag fra Næringsforeningen, vedlegg til styrets møte 31.01.2019</a></p> <p>Kommentar til endringsforslag 14 på plankartet er omtalt i vedlegget side 6. Se også styrets vedtak om samme sak, vedtakspunkt 2 b) kulepunkt nr. 3, <a href="#">Referat fra styrets møte 31.01.2019</a>.</p> <p>15. Se styrets vedtakspunkt 2 d) kulepunkt nr. 6, <a href="#">Referat fra styrets møte 31.01.2019</a>.</p> <p>16. Se byantikvarens/rådmennenes kommentar til merknad nr. 2, Forusbeen 50.</p> <p>17. Se tidligere omtale i <a href="#">Kommentarer til endringsforslag fra Næringsforeningen, vedlegg til styrets møte 31.01.2019</a></p> <p>Kommentar til endringsforslag 17 på plankartet er omtalt i vedlegget side 6. Se også styrets vedtak om samme sak, vedtakspunkt 2 d) kulepunkt nr. 8, <a href="#">Referat fra styrets møte 31.01.2019</a>.</p> <p>18. Se tidligere omtale i <a href="#">Kommentarer til endringsforslag fra Næringsforeningen, vedlegg til styrets møte 31.01.2019</a></p> <p>Kommentar til endringsforslag 18 på plankartet er omtalt i vedlegget side 6. Se også styrets vedtak om samme sak, vedtakspunkt 2 b) kulepunkt nr. 4, <a href="#">Referat fra styrets møte 31.01.2019</a>.</p> <p>19. Se tidligere omtale i <a href="#">Kommentarer til endringsforslag fra Næringsforeningen, vedlegg til styrets møte 31.01.2019</a></p> <p>Kommentar til endringsforslag 19 på plankartet er omtalt i vedlegget side 7. Se også styrets vedtak om samme sak, vedtakspunkt 2 d) kulepunkt nr. 9, <a href="#">Referat fra styrets møte 31.01.2019</a>. Kommunenes planfaglige vurdering er at ringveiens funksjon for næringslivet ikke blir god nok mot Sola sørvest hvis veilenken fjernes.</p>
14	Magnus Fonnes 11.02.2019	a) Det bør settes av mer areal til bolig i planen. Blanding av bolig og næring i gang- og sykkelavstand til det meste av	a) Det er store arealreserver til boligbygging i randsonene til Forusområdet i alle tre kommunene. Når bussvei C fra Forus mot Sola

	16/00151-240	<p>Forus vil gi et godt bidrag til redusert transportbehov og bidra til Stavanger mål om redusert CO2 utslipp. Det foreslås konkret området mellom Equinors hovedkontor og FV44 for funksjonsblanding. Planforslaget legger nå opp til økt utbygging av arbeidsplasser og dermed behov for bruk av personbil for transport mellom bolig og arbeid.</p> <p>b) Boligområdene lengst sør i Stavanger kommune mangler i dag et lokalsenter. Kjerneområde ved 2020 Park bør utvikles med nødvendige servicefunksjoner og tjenester for lokalbefolkningen, bl.a. matvarebutikk. Rammene i IKDP for tjenester i kjerneområdene kan begrense mulighetene for å realisere dagens forslag i reguleringsplan 2638.</p>	<p>sentrum og Stavanger lufthavn Sola blir bygd ut, vil kollektivbetjeningen bedre seg betraktelig for hele Forus-området.</p> <p>b) Tas til orientering. Kommunenes senterstruktur avklares i kommuneplanene. Foreløpig har det ikke blitt vurdert at det er behov for at nytt lokalsenter ved 2020park. Kjerneområdene – og Forussletta Nord (2020park) skal kun betjene selve kjerneområdet og dets nærmeste omgivelser. Det legges kun til rette for Nærservice og noe detaljhandel nevnt i bestemmelsene.</p>
15	Stiftelsen Kristen Tjeneste, 07.03.2019 16/00151-263	<p>a) Ønsker å opprettholde gjeldende reguleringsformål som allmennyttig.</p> <p>b) Det heter at kanonstillingene bør bevares. Likevel legges gang- og sykkelveien over kanonstillingen på Lagerveien 21.</p>	<p>a) Dagens virksomhet kan bli værende på samme sted. Gjeldende virksomhet kan videreføres inntil det skal gjennomføres ny utbygging. Området er i IKDP Forus-planen vist med formål næringsbebyggelse. Planen skal ikke legge til rette for allmennyttige formål utenfor kjerneområdene. Slike formål søkes plassert i kjerneområdene.</p> <p>b) Kanonstillingene skal bevares, og gang- og sykkelvei blir tilpasset dette. Se også merknad nr 9, pkt p.</p>
16	Fylkesmannen 11.03.2019 16/00151-232	<p>a) Fylkesmannen har innsigelse til parkeringsdekning på 0,9plasser per 100m2. Dette er en for høy parkeringsnorm gitt eksisterende parkeringsareal og behovet for å prioritere kollektiv, sykkel og gange, i henhold til Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportpolitikk og nullvekstmålet for personbiltransport.</p> <p>b) Det er viktig at man ikke underkjenner behovet for endring, også på Forus. Dette gjelder blant annet for å</p>	<p>a) Rådmennene anbefaler å opprettholde parkeringsbestemmelse med 0,5 p-plasser pr 100 m2 BRA. Målet for Forus bør være 1 p-plass pr 100 m2 BRA ferdig utviklet ihht til planforslaget. Se også generell omtale av parkering i innledning i dette heftet.</p> <p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Tas til orientering</p>

		<p>imøtekomme overordnede, samfunnsmessige hensyn til klima, samordnet areal- og transportplanlegging og attraktiv og innovasjonsfremmende stedsutvikling.</p> <p>c) Vi registrerer også at tilleggsutredninger av kostnadene knyttet til rekkefølgetiltak viser at disse i stor grad er akseptable.</p> <p>d) Vi registrerer at man ved tilleggshøringen reduserer størrelsene på grøntareal og tar ut flere av de foreslåtte parkområdene. Gitt at tilleggsutredningene fra Asplan Viak viser av kostnadene knyttet til rekkefølgetiltak i stor grad er akseptable, stiller vi spørsmål ved om det kan være noe forhastet å redusere i grøntstrukturen i det omfanget man gjør. Samtidig vektlegger vi at situasjonen med nedjustert grøntstruktur fortsatt vil være en forbedring fra eksisterende situasjon.</p> <p>e) Fylkesmannen hadde møte fredag 8. mars med prosjektleder, representanter for kommunene (VA og plan) og Cowi. I møtet ble det konkludert med at ROS-analysen bør oppdateres, særlig i forhold til Cowi sin vannrapport og TEK17. Risiko i matrisen skal vise situasjonen før tiltak vurdert i forhold til TEK17.</p> <p>f) Utbygging i områder avsatt til flomsone vil på sikt kreve utbedring av Solakulverten og vi oppfordrer de tre kommunene til sammen å utrede dette, og fordele ansvaret mellom de berørte kommunene, økonomisk og vedlikeholdsmessig.</p> <p>g) Vi registrerer at utnyttelsesgraden økes utenfor kjerneområdene, men at man forsøker å opprettholde skillet mellom kjerneområder og områdene rundt ved å redusere maksimal kontordel i områdene rundt. Fylkesmannen står ved vår tidligere støtte til opprettelsen og prioriteringen av et tydelig avgrenset</p>	<p>d) Konsekvenser av grønnstruktur og eventuelle tilpasninger vurderes frem mot sluttbehandling av planen.</p> <p>e) Metodebruken i rapporten er basert på metodebeskrivelsen gitt i NS 5814 <i>Krav til risikovurderinger</i> og DSB-veileder <i>Samfunnssikkerhet i arealplanlegging, metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planlegging</i>. Metoden er blant annet valgt på bakgrunn av at denne er best tilpasset kommunedelplaner. TEK 17 gjentaksintervall er dermed ikke benyttet i ROS-analysen. Det er benyttet en annen sannsynlighet og konsekvens tilpasset kommunedelplaner. TEK 17 sitt gjentaksintervall vil bli benyttet i ROS-analyser ved detaljregulering.</p> <p>f) Rådmennene vurderer at en avtale mellom kommunene om oppfølging av IKDP Forus er nødvendig. Det anbefales å starte arbeidet med å utarbeide avtale i forlengelsen av sluttbehandling av planen.</p> <p>g) Tas til orientering.</p> <p>h) Rådmennene anbefaler bestemmelse og retningslinje for nærservice og nærhandel i kjerneområdene. Det kan etableres nærservice pr kjerneområde med samlet ramme på 1000 m2 BRA. Samlet areal til «nærbutikk» skal være i henhold til enhver tids</p>
--	--	---	--

		<p>antall kjerneområder framover, og maner til fortsatt tydelig prioritering av disse.</p> <p>h) Det samme gjelder spørsmålet om arealbruk i kjerneområdene (kombinert formål). Her støtter vi forslaget fra Rogaland Fylkeskommune om å vurdere maksimal tillatt utnyttelsesgrad innenfor de ulike underformålene, for å påse at det nettopp er kontorandelen som prioriteres framfor handel og tjenesteyting som i større grad konkurrerer med sentrumsområdene.</p>	<p>gjeldende Regionalplan. For å sikre fleksibilitet anbefaler ikke rådmennene ut over dette en maksimumsgrense fordelt på de ulike formålene i kjerneområdenes med kombinert formål. Dette vil håndteres på neste plannivå.</p>
17	<p>Rogaland Travselskap 12.03.2019 16/00151-261</p>	<p>a) En for stor del av de områdene travbanen eier og disponerer er lagt ut til grøntstruktur. Travselskapet er innforstått med at deler av eiendommen reguleres til grøntområde, men det er viktig at reguleringen ikke sperrer for en forsvarlig drift av travbanen.</p> <p>b) Arkitekt Stangeland har tegnet skisse som ivaretar travselskapets planlagte utvikling, grøntdrag og gang- og sykkelveier. Formålsgrensen idrettsanlegg er utvidet med 20 m mot øst. Gjenstående grøntkorridor er 50 m bred. I skissen inngår: eks. bygg, bygg som skal rives og erstattes og nybygg, publikumsareal mot nord med egen innkjørsel og driftsdel lenger sør. Travselskapet ønsker å forlenge eks. tribune mot nord, og legge hovedinngang, restaurant, pub, butikk, kontor og publikumsfasiliteter i dette område.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering. IKDP Forus opprettholder grønnstruktur slik den er vist i gjeldende kommuneplan for Stavanger. På neste plannivå skal det detaljeres hvordan grøntdraget utformes.</p>

		 <p>c) De ønsker at eks. adkomst og parkeringsareal på østsiden opprettholdes (ligger i grønnstruktur).</p> <p>d) Bygging av bussvei sør for travbanen vil medføre at travbanen mister bygg og anlegg. Plassering av erstatningsbygg er anbefalt i område øst for eks. travbane. Klepp Prosjektering utarbeidet skisser for nyetablering av stall og uteanlegg. Arealbehov er 9,5 daa av gnr. 14 bnr. 825 (delvis grøntkorridor i planforslag). Inngår i skisse under punkt b).</p> <p>e) Rogaland Travselskap anmoder IKDP Forus om et møte før planen blir oppdatert og tatt il behandling.</p>	<p>c) Tas til orientering. Fram til vedtatt grønnstruktur etableres kan nåværende parkering beholdes. Vi viser ellers til Travbanens sentrale beliggenhet med tre Bussveilinjer som passerer i kort gangavstand. Planbestemmelse sikrer travbanen adkomst fra østsiden gjennom grønnstrukturen.</p> <p>d) Tas til orientering. Detaljprosjektering av endringer som følge av etablering av bussveien tas på neste plannivå i en detaljeringsreguleringsplan.</p> <p>e) Møte med Rogaland Travselskap ble holdt 1. april 2019. Etter møtet ble tatt inn bestemmelse om adkomst til travbanen over grønnstrukturen til Bjødnabeen øst for travbanen. Hensynssone grønnstruktur langs vestsiden av travbanen er ikke med ved sluttbehandling av planen.</p>
18	IKEA Eiendom Holding AS 16/00151- 230	<p>a) IKEA setter pris på at bestemmelse om etablering på H1 videreføres.</p> <p>b) Det er uakseptabelt at H3 omdefineres til næring og ikke handel. Dersom vår virksomhet skal fortsette på tomten, enten flyttingen skrinlegges eller blir ytterligere utsatt, må vi ha forutsigbarhet for videre drift ved eksisterende</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Se generell omtale av handel i innledning til dette heftet. IKDP Forus gjør ingen endringer av formål på H3, men viderefører arealformål i kommuneplan for Sandnes. Kommuneplanen for Sandnes viser næringsformål på H3. Saken må håndteres i Regionalplanen og i kommuneplanene til Stavanger og Sandnes.</p>

		<p>anlegg. Dette må inkludere muligheten for om- og tilbygg uten at vi må gjennom en ny reguleringsprosess, evt. at vi må søke dispensasjoner fra gjeldende planer.</p> <p>Dersom/når vi flytter til H1 vil en omdefinering til næring medføre en vesentlig verdireduksjon av H3. Dagens anlegg er bygget for handelsvirksomhet og er ikke godt egnet til annen bruk. En evt. kjøper av anlegget vil enten måtte gjennomføre en vesentlig ombygging, eller, mest sannsynlig, måtte rive hele bygget. Det siste er ikke særlig bærekraftig.</p> <p>Ved regulering av Forus nord (2007) ble H3 tomten også diskutert. Sandnes kommune nektet å omregulere tomten til å ikke tillate handel. Kommunen var klar på at rekkefølge-bestemmelsene i en reguleringsplan eller planbestemmelsene i kommuneplanens arealdel ikke kan sette krav til annen kommune om omregulering av sine arealer.</p> <p>Dette temaet ble tatt opp igjen under arbeidet med Regionalplan for Jæren 2013-2040. Denne planen ble vedtatt med en unntaksbestemmelse tilsvarende den over, uten at det var forutsatt flytting fra H3 eller omdefinering av H3 til næringsområde.</p> <p>Dette får konsekvenser for vår utvikling både dersom vi forblir på H3 og dersom vi flytter til H1. I det siste tilfellet vil det ha store økonomiske konsekvenser ved salg av eiendommen dersom formuleringen «som flyttes fra felt H3» ikke strykes fra bestemmelsen.</p>	
19	Brødrene Kverneland AS 08.03.2019 16/00151-234	a) Likebehandling av bredde på grøntdrag på Equinor sin tomt som på H540_2. For Equinor-tomta er den 20 meter, mens hensynssonen er 30 meter. Krever 20 meter også for hensynssonen.	a) Etablering av grønnstruktur er vist med 30 meter bredde i begge tilfeller både for å oppnå likebehandling og fordi grønnstrukturen skal ha samme funksjon på begge strekningene. Se H540_2 og bestemmelse nr. 5.6 b. For N1 og N2 (Equinor-tomta) gjelder samme bredde i bestemmelsene, men ikke som hensynssone på

		<p>b) Hensynssonen bør ikke i sin helhet legges på deres tomt, men også inngå på kommunen sin tomt lengre nord.</p> <p>c) Frykter at overvannshåndtering fra tilgrensende tomter legges til hensynssonen da det i bestemmelsene står: «Området bør tilrettelegges med håndtering av overvann fra tilliggende næringseiendommer».</p> <p>d) Hensynssonen er uten lovhjemmel, da grøntdraget ikke er regional. Sykkelsti beholdes, og grønn buffer fordeles mellom deres tomt og kommunal tomt i nord.</p> <p>e) Grønnstruktur bør inngå i beregning av %-BRA for å forhindre verditap av tomte.</p> <p>f) Parkeringsnorm må økes til 1,2 per 100 m<sup>2</sup>, og at det gradvis innføres en %-andel nullutslippskjøretøy/bildeling. Eventuell overkapasitet av eksisterende parkeringsplasser reguleres av markedskreftene grunnet fortetting i området.</p> <p>g) Hele tomten må anses som å ligge innenfor IBV dersom mer enn halve tomten ligger innenfor IBV.</p>	<p>plankartet. Mellom Svanholmen og Forusbeen vurderer vi at det er nødvendig å opprettholde hensynssonen. Plassering her er allerede avklart ved at gang- og sykkelveien er etablert på strekningen. Eiendomsstrukturen er oppstykket. Traseen bør avklares helhetlig slik det er mulig å gjøre gjennom denne kommunedelplanen.</p> <p>b) Tatt til følge. Hensynssonen fordeles likt nord og sør for eiendomsgrensen.</p> <p>c) Tas til orientering. Kommunen viser til prinsippene for overvann og eiendom i plan- og bygningsloven, forholdene som kommenteres vil bli avklart i neste plannivå ved ny utbygging.</p> <p>d) Hensynssonen har hjemmel i § 11.</p> <p>e) Grønnstruktur er ikke avsatt til utbygging og inngår ikke i utnyttelse av tomten.</p> <p>f) Rådmennene anbefaler at p-norm med 0,5 plasser per 100 m<sup>2</sup> BRA opprettholdes. Mer informasjon om tema parkering finnes i innledningen til dette heftet. Etter hvert som etterspørsel oppstår, vil overkapasiteten tas i bruk av flere.</p> <p>g) Dette er innarbeidet i bestemmelsene.</p>
20	Norengros Kjosavik AS 08.03.2019 16/00151-228	<p>a) AROS arkitekter AS har levert merknad på vegne av Norengros Kjosavik AS (NK). NK driver salg og distribusjon av forbruksvarer til privat næringsliv og offentlig sektor i Rogaland. NK flyttet inn i et lagerbygg Kanalvegen 5, 35/358 i 2010. Virksomheten har sterk vekst og har behov for å utvide bygget. To alternativer er undersøkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kjøpe naboeiendommen 35/363; men denne tomten blir ikke mulig å kjøpe. Tomten er solgt, men har ligget ubebygd i over 10 år.</li> <li>• Kjøpe naboeiendommene 35/506+508. Nytt lagerbygg vil ligge i forlengelse av eksisterende lageranlegg, og dette er nødvendig pga innvendig logistikk, bruk av truck ol. Det er tegnet et bygg som</li> </ul>	<p>a-d) Rådmannsgruppen anbefaler at IKDP Forus planens forslag til grønnstruktur opprettholdes.</p> <p>Det anbefales videre at det på ny tas kontakt igjen med eier av naboeiendommen i øst, gnr. 35, bnr. 363, om kjøp av deler av denne eiendommen. Alternativt at Forus Næringspark AS vurderer å ta i bruk bestemmelser om aktivitetsplikt tilbakekjøpsrett og forkjøpsrett for denne eiendommen.</p> <p>De alternative forslagene er vurdert, men de gir ikke samme logiske og korte gangforbindelse.</p>



er i tråd med gjeldende reguleringsplan, men som ikke kan gjennomføres uten justeringer i ny IKDP for Forus.

- b) IKDP Forus foreslår grøntdrag nord for eiendommen, i grensen som ligger mellom eiendommen hvor eksisterende bygg er oppført, og planlagt utvidelse av bygget.



Sammenstilling av grunnkart med eiendomsgrenser og pforslag til plankart IKDP – Forus. Planlagt utvidelse av bebyggelsen er vist med stiptet linje.

- c) Grøntområdet nord for bygget vil hindre muligheter til å kjøre rundt og benytte lasteplassene til lagerhallene. NK har behov for å utvide distribusjonsanlegget. Ønsker at den delen av grøntdraget som går mellom Kanalarmen og Røynebergsletta tas ut av planen.

d) Dersom dette ikke lar seg gjøre, foreslår de ulike alternative grønne traseer som kan erstatte høringsforslaget. Forslag 1 Grøntområde nord for 35/358 tas ut av planen. Gangruten mot sørvest flyttes til Kanalvegen.



Alt. 1 omfatter at grøntarealet tas ut. Arealene som ligger langs kanalvegen kan gjøres grønne.

21 Ragner Tveterås og John Erik Rørheim, Handelshøgskolen ved UiS 11.03.2019

Bakgrunn  
 a) Notat drøfter samfunnsøkonomiske konsekvenser av planforslaget. Mener at IKDP Forus påvirker:  
 – attraktivitet og kostnuttnevurderinger for bedrifter som ønsker å etablere seg på Forus

a) Tas til orientering.  
 b) IKDP Forus er en overordnet plan. Prosjektgruppen har bestilt en analyse hos Asplan Viak der realistisk fremtidig utbyggingsareal og kostnadsbidrag pr m2 BRA er analysert. Dokumentasjon finnes i

	16/00151-257	<ul style="list-style-type: none"> <li>– verdiskaping og sysselsetting</li> <li>– Klimaforpliktelser</li> <li>– Nullvekstmål</li> </ul> <p>b) Henviser til forrige notat der samfunnsøkonomiske kost / nytte analyser ble etterspurt, men enda ikke gjennomført, spesielt vedr. analyse på effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– på arealpriser</li> <li>– på investeringer til bedrifter</li> <li>– samlede kostnader av tiltak.</li> </ul> <p>c) IKDP Forus vil medføre at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– attraktivitet blir svekket for næringslivet grunnet ikke konkurransedyktige kostnader til areal og bygg og dermed at bedrifter ikke etablerer seg på Forus med tilhørende tap av arbeidsplasser og verdiskaping</li> <li>– regionen svekker sitt CO2 regnskap med at persontransportbehov blir større, næringer sprer seg over regionen i perifere lokasjoner</li> <li>– eksisterende bedrifter vil oppleve tap i verdier av investeringene.</li> <li>– mener at IKDP Forus må revideres betydelig.</li> </ul>	<p>utredning om Utbyggingsareal og kostnader (Asplan Viak). Kostnadsbidrag i sammenlignbare områder er vurdert. Det er konkludert med at kostnadsbidrag er innenfor det som er gjengs i lignende områder. Rapporten viser at tidligere påstander om svært høye kostnader til rekkefølgetiltak var uberettigede. Forus har utfordringer når det gjelder grunnforhold, men andre områder har lignende eller andre utfordringer. I tilleggshøringen har flere tiltak og rekkefølgetiltak blitt redusert. Rådmennene konkluderer med at gjennomført utredning og kostnadsberegninger viser forsvarlige kostnader. Rekkefølgetiltakene er nødvendige for utviklingen. Begrunnelser framgår i eget rekkefølgenotat. Og at det ikke gir negative konsekvenser på arealpriser, investeringer til bedrifter eller samlede kostnader av tiltak. Se ellers kommentar til merknad nr. 7.</p> <p>c) Prosjektgruppe IKDP Forus har ikke gjennomført beregninger vedrørende tomtepriser. Dokumentasjon om areal som er i offentlig/privat eie er framskaffet, se Planbeskrivelsen. Kostnadene holdes på et fornuftig nivå som gjør at næringslivet bidrar til å bygge opp kvaliteter på Forus, og området blir mer attraktivt for nyetableringer. Rekkefølgekrav påvirker ikke areal og bygg.</p> <p>Arealstrategi i IKDP satser på et overordnet plannivå på at ansatte reiser kollektivt, går og sykler. Infrastrukturtiltak i planen samt utbyggingsstrategi med kjerneområder, og industribedrifter i ytre områder på Forus legger til rette for optimal utnyttelse av transportsystemet. Tett utbygging av arbeidsplasser i kjerneområdene og høy utnyttingsgrad gjør det attraktivt å begrense bilkjøring og styrker CO2 regnskap ytterligere.</p> <p>Asplan Viaks rapport (<a href="#">lenke her</a>) viser vurderinger om økonomisk levetid for bygninger på Forus, og tidsperspektiv om når det antas at investeringer blir aktuelt. IKDP Forus har vist at planområdet</p>
--	--------------	--	---

			<p>har mye ikke utnyttet potensial. Arealstrategien samt bestemmelser og retningslinjer og rekkefølgekrav inviterer til gradvis omforming og medfører økt verdiskaping. Prosjektgruppen har ikke gjennomført en konkret samfunnsøkonomisk kost- nytte analyse. Det er gjennomført en konsekvensutredning. Forskrift om konsekvensutredning innebærer 18 forskjellige punkt, der samfunnsøkonomi ikke inngår. Plan- og bygningsloven krever ikke samfunnsøkonomisk utredning. Det kreves at planen skal bygge på økonomiske og andre ressursmessige forutsetninger for gjennomføring og ikke skal være mer omfattende enn nødvendig. Det konkluderes med at foreslåtte tiltak gir tilstrekkelig grunnlag for gjennomføring av planforslaget. I rundskriv R fra finansdepartementet (08.03.2019) er terskelen for en samfunnsøkonomisk analyse i forbindelse med statlige inngrep satt på tiltak med en minste verdi på 1 mrd. NOK. Terskelen av tiltak i IKDP Forus blir ikke nådd.</p> <p>En del statlige tiltak som for eksempel Bussvei og tiltak fra bymiljøpakken som for eksempel sykkelstamveien, er videreført som allerede vedtatt på overordnet nivå. Disse tiltak krever derfor ikke utredning i planforslaget. Kommunale grep i overordnet struktur på Forus bygger på å styrke arealgrep som allerede har blitt igangsatt. Endringer i grøntstruktur og ruter for gange- og sykkel er beskjedne. IKDP Forus er en strategisk plan og har fulgt plan og bygningsloven, planen er revidert og tilpasset innkomne merknader, slik at planen lar seg bedre gjennomføre.</p> <p>Det er ikke krav om å belyse økonomiske konsekvenser på et detaljert nivå i en kommunedelplan. Det er gjennomført generelle vurderinger (side 24 <a href="#">Sak til styret om økonomisk gjennomførbarhet, mars 2019</a>) der gjennomførbarhet av planen er gjennomgått.</p>
--	--	--	---

		<p>d) IKDP Forus bør være gjenstand for en samfunnsøkonomisk kost-nytte analyse der en belyser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– kostnader og nytteverdier av tiltak for samfunnet</li> <li>– unngå ulønnsomme tiltak</li> <li>– belyse økonomiske konsekvenser for bedrifter og husholdninger.</li> <li>– synliggjøre beslutningsgrunnlaget</li> </ul> <p>Det må gjennomføres et samfunnsøkonomisk regnskap der verdiskaping er et sentralt måltall. Verdiskapingen er summen av verdiskapingen i private og offentlige virksomheter. Tiltak som påvirker verdiskapingen må inngå i regnskap. PBL §3-1 tredje ledd gir hjemmel for en slik gjennomgang.</p> <p>e) Dokument 'IKDP Forus tilordning av rekkefølgetiltak' gir ikke en samfunnsøkonomisk kost-nytte analyse. Vurderingene kvantifiserer ikke nytteverdiene. Kvantifisering er viktig for å finne fram betalingsviljen.</p> <p>f) Det er nødvendig å gjøre analyser som viser hvordan samfunnsøkonomiske effekter påvirker lønnsomheten i investeringsprosjekter. Det må gjennomføres nåverdiberegninger for å beregne lønnsomheten.</p> <p>g) Høringsnotat fra Forus Næringspark 27.02.2019 viser konsekvenser for arealpriser.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Estimaterne tilsier en vesentlig / dramatisk forverring av konkurranseevnen til Forus.</li> <li>– Perifere lokaliteter eller lokaliteter utenfor regionen vil være alternativet.</li> <li>– klimaregnskap og verdiskaping og sysselsetting vill negativ bli påvirket.</li> <li>– nytteverdiene vil ikke være av en art som prises i et marked.</li> </ul>	<p>d) Det har vært stort engasjement gjennom hele planprosessen. Det er gjennomført prosess sammen med Næringsforeningen, professorgruppen, Forus Næringspark der beslutningsgrunnlag har vært presentert. Asplan Viak har presentert utredning. IKDP Forus innebærer ikke nye statlige eller kommunale investeringer over 1 mrd. Nok, som kunne utløse krav om mer dokumentasjon. Planleggingen bygger planfaglige utredninger og en prosess som har fått fram hvilke tiltak som bør etableres for å nå de samfunnsmessige målene.</p> <p>e) Avsender viser til Rekkefølgenotatet som er utarbeidet til planen. Det er ikke krav om en samfunnsøkonomisk utredning. Kommunene står fritt til å lage en arealstrategi, som benytter virkemidler i tråd med plan- og bygningsloven. Næringsutvikling er imidlertid et av samfunnsmålene som planarbeidet har jobbet mye med. Planen skal nå mål om næringsutvikling ved å organisere arealutviklingen slik at mål om næringsutvikling innfris. I planen er det løst bl.a. ved at det settes av arealer til alle næringskategorier og at næringskategorier er plassert med transportbetjening tilpasset næringskategorier.</p> <p>f) Det er ikke gjennomført analyser på lønnsomhet for individuelle bedrifter. Planen gir overordnede rammer for et avgrenset område: Forus. Overordnede utviklingsrammer for Forus følger av nasjonale og regionale rammer der kollektiv transport, og fortetting og omforming står sentralt. Planen har tilstrekkelig areal tilgjengelig for næring på riktig sted, utnyttingsgrad er tilpasset transportmodalitet. Dette er positive elementer for lønnsomheten generelt sett og gjennomførte vurderinger er tilstrekkelig for dette plannivået.</p> <p>g) Se pkt. d.</p> <p>h) Prosjektgruppen i IKDP Forus har gjennom hele planprosessen brukt tilgjengelig kunnskap fra både lokale, norske og utenlandske prosjekter. Blant annet gjennom planprogrammet, i planprinsippfasen og under utredning av planforslaget. UiS har</p>
--	--	---	---

		<p>h) I IKDP Forus er det mulig å bruke publiserte forskningsstudier av verdsetting av tilsvarende miljø- og naturgoder for å gi estimater som sier noe om størrelsesorden for betalingsvilje. UiS kan bistå i dette.</p>	<p>bidratt med dokumentasjon som ble vurdert i utredningsfasen til planen. I denne fasen hadde prosjektet en møteserie sammen med Tveterås m.fl. Betalingsvilje er generelt sett ikke tema i arealstrategier, og heller ikke tema i planleggingen. Kommunene er ikke i en planfase nå hvor det er aktuelt å hente inn mer dokumentasjon.</p>
22	<p>Norconsult for Sunde Estate Maskinveien 2 og 4 11.03.2019 16/00151- 244</p>	<p>a) De deler av Sundes tomter som ved førstegangsbehandling av planen var omfattet av kjerneområdet Koppholen må inkluderes i kjerneområdet til sluttbehandling.</p> <p>b) Bestemmelse om kontorandel for områder utenfor kjerneområdet må knyttes til felt, og ikke til virksomhet.</p> <p>c) Tillatt mengde detaljhandel innenfor H2 må justeres slik at den samsvarer med dagens definisjoner. Ber om at bestemmelse § 5.3 b endres til «I felt H2 tillates det i tillegg til bestemmelser til næringsformål, inntil BRA 47 000 m<sup>2</sup> detaljhandelsareal».</p> <p>d) Øke tillatt utnyttelse i områdene langs Bussveien og Sundes tomter slik at utnyttelsen samsvarer med øvrige influensområder for Bussveien i de tre kommunene Stavanger, Sandnes og Sola. Dette for å bygge opp om Bussveiens kundegrunnlag.</p> <p>e) Bredde på grøntdraget må reduseres og adkomst til felt KJ2C løses fra Forusbeen, slik at våre utvidelsesmuligheter ikke reduseres.</p> <p>f) Stenging av Forusbeen må tas ut av planen. Prosjektgruppen må vurdere alternative måter å løse kryssing av Bussveien i treghetspunktet og et ev. behov for reduksjon av trafikk gjennom kjerneområdet Koppholen. Forslag til endret tekst i bestemmelse 1.6.1 Rekkefølgekrav om stenging av Åsenvegen og omlegging av Forusbeen.</p>	<p>a) Maskinveien 2 er med i kjerneområdet til Koppholen, mens Maskinveien 4 er ikke det. Med tanke på planens arealmessige grep er disse foretatt etter en lengre utrednings-, medvirknings- og beslutningsprosess med tanke på målsetninger til planen. Dette gjelder også plangrepene og således avgrensningene til kjerneområdene. Det er derfor ikke aktuelt å endre dette.</p> <p>b) Bestemmelsen knyttes til tomt, ikke til virksomhet eller felt. Det vises til planbeskrivelsens omtale av kontorandel i områder utenfor kjerneområdene og innenfor influensområde bussvei (IBV og YBV).</p> <p>c) Se kommentar til merknad nr. 11 g).</p> <p>d) Ved sluttbehandling er kjerneområdet utvidet og to nabofelt er inkludert i kjerneområdet.</p> <p>e) Bredde på grøntdraget er noe redusert ved sluttbehandling. Detaljplan skal avklare adkomstløsninger.</p> <p>f) Forusbeen blir ikke stengt gjennom IKDP Forus. Se oppdatert bestemmelse og plankart, samt generell omtale i innledning til dette heftet. Viser også til møte mellom prosjektgruppen og Tvedt/Habi/Sunde Estate 2. april 2019.</p> <p>g) Dette innspillet ligger utenfor analyseområdet og ansvaret til IKDP. Og hører til prosessene rundt regionalplanlegging og oppfølging av byvekstavtalen. Imidlertid legger ikke IKDP hinder for en slik beskrevet videreføring av bussveien.</p> <p>h) Vedr, parkering så opprettholdes nivået på 0,5 p-plass pr 100m<sup>2</sup>. Se også innledning til dette heftet vedr. tema parkering.</p>

		<p>g) IKDP Forus må legge til rette for videreføring av Bussveien i retning Ullandhaug slik at koblingen mellom forskningsmiljøet ved UiS, det nye sykehuset og næringslivet på Forus forsterkes. En slik kobling kan også bidra til økt kundegrunnlag for Bussveien.</p> <p>h) Parkeringsnorm i planen må tilpasses reelt behov for nye parkeringsplasser på Forus. Det kan ikke legges opp til lavere parkeringsdekning på Forus enn i Bybåndet mellom Stavanger og Sandnes. Ber om at p-normen justeres til maks 1,0 p-plasser per 100m<sup>2</sup> BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>i) Krav om samlokalisering av parkeringsanlegg må revurderes av praktiske hensyn til gjennomføring.</p> <p>j) Bestemmelsene om at dispensasjoner skal sendes til nabokommunene må tas ut, da den ikke er i tråd med plan- og bygningsloven.</p> <p>k) Alle rekkefølgetiltak i planen må vurderes og begrunnes konkret. Dersom man ikke klarer å gjøre en detaljert nok vurdering på kommunedeleplannivå må prosjektgruppen vurdere om rekkefølgekravene skal utgå, og erstattes med et krav om områdereguleringer innenfor IKDP Forus' planområde.</p>	<p>i) Sambruk og evt. krav eller retningslinje til samlokalisering er ikke et tema i planforslaget men var en del av drøftinger i planprosessen tidligere. Se for øvrig omtale i planbeskrivelsen.</p> <p>j) Imøtekommes. Løses gjennom en avtale mellom kommunene når planen er vedtatt. Se handlingskapittelet i Samfunnsdel.</p> <p>k) Se kommentarer til merknad nr. 7.</p>
23	Norconsult AS på vegne av Stavanger utvikling AS 08.03.2019 16/00151-231	<p><u>Bakgrunn</u></p> <p>a) Viser til hovedhøringen, da leverte Stavanger Utvikling to uttalelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• hovedfokus på tomtene som stavanger utvikling disponerer i området ved travbanen</li> <li>• hovedfokus på sentrallagertomten.</li> </ul> <p>b) Stavanger Utvikling ser at en del av innspill har blitt tatt hensyn til, men opprettholder høringsuttalelsen og utdyper den der det ikke er gjort endringer.</p>	<p>a) Tas til orientering. Se også merknadshefte ved hovedhøring.</p> <p>b) Det vises til vurderinger som er gjort i forbindelse til høringen samt tilleggshøringen. Ellers tas innspillet til orientering.</p> <p>c) Vedr ønske om strategier og handlingsdel for gjennomføring av IKDP, så inneholder IKDP en handlingsdel. Denne handlingsdelen omtaler hvordan IKDP er tenkt gjennomført og fulgt opp. I handlingsdelen omtales hvordan partene bør samarbeide og tema</p>

		<p>c) Relokalisering av IKS Renovasjonen. Ber om at IKDP Forus omtaler strategier for relokalisering i handlingsdelen. Det må tydeliggjøres hvem aktørene er, og hvordan de kan bidra.</p> <p>d) Stavanger utvikling ser positivt på at stenging av Forusbeen ikke lenger er et rekkefølgekrav for utvikling av byggeområder i Koppholen og krav om felles plan er tatt ut og videre stenging er styrt av rekkefølgekrav. Det savnes en bredere vurdering av konsekvensene ved stenging av Forusbeen for næringslivet. For å lykkes er man avhengig av at næringsliv og grunneiere i området lykkes, derfor burde konsekvensene blitt vurdert.</p> <p>e) Det bør sjekkes hvordan den indre ringvegen kan knytte seg til overordnet infrastruktur. Alternativet med stenging av Forusbeen i sør ved Løwenstrasse bør vurderes.</p> <p>f) Er i mot bestemmer som de mener går for langt i å forplikte kommunenes koordinering. Plan- og bygningsloven sikrer allerede innsigelsesmuligheter fra nabokommuner til planer.</p> <p>g) Stavanger utvikling er positiv til forenklete rekkefølgekrav og at det pågår kostnadsberegninger. Arbeidet burde vært klart til tilleggshøring slik at det hadde vært mulig å uttale seg om det.</p> <p>h) Travbanen. Utvikling av hele, eller deler av travbanen hadde vært positivt for å bygge opp under bussveiens kundegrnlag, spesielt siden området ligger innenfor Indre Bussveisone og kunne få utnyttelse på 190% BRA.</p>	<p>som er aktuelt å samarbeide om. Sistnevnte planlegges også å nedfelles i en avtale mellom partene. Handlingsdelen kommer ikke til å spesifisere strategier for relokalisering av IKS Renovasjonen eller omtale aktørene. Her er vurdert at dette er for detaljert på kommuneplan nivå, samt dette er et arbeid som skal gjøres av utviklingsaktører. Det er heller ikke alle kommunene som er berørt av problemstillingen. Rådmennenes vurdering at Stavanger Utvikling må fortsette prosessen i samarbeid med IKS Renovasjonen for å avklare relokalisering. Aktørene og strategier for relokalisering ville ikke blitt annerledes om det var omtalt i handlingskapittelet.</p> <p>d) Stenging av Forusbeen er vurdert i en transportanalyse «Forus vest – trafikkvurderinger av alternativt vegnett». Den finnes som vedlegg til Planbeskrivelsen. Til orientering vedtas planen med fortsatt åpen Forusbeen/Traktorvei.</p> <p>e) Det vises til utredningen jf hovedhøringen, i transportanalysen «Forus vest – trafikkvurderinger av alternativt vegnett». Veitilknytninger blir som i dag. Alternativet med stenging ved Løwenstrasse er vurdert. Det innebærer å stenge et overordnet tilkoblingspunkt for næringslivet, mellom Forus og Sola i sørvest. Det vil være i strid med hensyn som vektlegges for næringsutvikling.</p> <p>f) Riktig at kommunene har innsigelsesrett. Når det gjelder å sikre samhandling om oppfølging, vil dette bli gjort gjennom en interkommunal avtale. Se handlingskapittel til Samfunnsdel.</p> <p>g) Tas til orientering.</p> <p>h) Det vises til planprinsippvalget som styret og kommunestyrene vedtok tidlig i planprosessen. Bakgrunnen er at kommunene ikke har behov for mer utbyggingsareal verken til bolig eller næring.</p>
24	Lyse Elnett 11.03.2019	a) Hvis kommunedelplanen utløser behov for å flytte Lyses eksisterende infrastruktur, mener Lyse at økonomiske	a) Planen vil ikke utløse større økonomiske og tekniske utfordringer for Lyse ift eksisterende infrastruktur.



	16/00151-253	<p>konsekvenser og tekniske utfordringer tillegges stor vekt i vurderingen av om flytting skal gjennomføres.</p> <p>b) Lyse Elnetts eiendom. Deler av Lyse Elnetts eiendom, gnr. 15, bnr. 76 i Stavanger kommune foreslås omregulert til grønnstruktur, og IKDP Forus har opplyst at dette ikke vil få konsekvenser for Lyse.</p> <p>c) Adkomst. For å sikre at nødvendig drift- og vedlikeholdsarbeid kan utføres på anlegg foreslår Lyse at adkomst omtales og ivaretas i planen. Lyse foreslår at følgende tekst legges inn: <i>Planen må ikke forringe adkomst til anlegg innen strøm, fiber, gass, fjernkjøling og fjernvarme (herunder kjøreadkomst til nettstasjoner).</i> Legge til rette for etablering av ny infrastruktur. For å sikre at nødvendig infrastruktur kan etableres i planområdet foreslår Lyse at det tas inn bestemmelse som ivaretar dette. «<i>Nettstasjon og tilhørende kabelnett tillates etablert i offentlige arealer.</i>»</p>	<p>b) Prosjektgruppen hadde møte med Lyse 15.02.2019, i forkant av at uttalelsen ble mottatt. Der ble redegjort for at grønnstruktur ikke får konsekvens for eksisterende bygning, men at bygningen ikke kan utvides i retning ut mot gangvei. For øvrig må byggesøknader være i samsvar med gjeldende krav i forhold til plan- og bygningslov, samt tekniske forskrifter.</p> <p>c) I omtalte møte avtalte vi ønske om å motta innspill til bestemmelser for å kunne vurdere disse nærmere. Prosjektgruppen har vurdert innspillene og ser ikke behov for å ta inn foreslåtte bestemmelser. Adkomstbehov til infrastruktur og etablering av ny infrastruktur blir løst fortløpende i detaljplaner.</p>
25	Pilen eiendom AS, 16/00151-242c	<p>a) Parkeringsdekning. Økning fra 0,3 til 0,5 (0,9) parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA er ikke tilstrekkelig for å sikre gode forutsetninger for funksjonelle eiendommer. Mener at eiendommen de representerer ved Koppholen har for dårlig kollektivtilbud nå, og i fremtiden til at de får nye aktører til å lokalisere seg på Kanalsletta.</p> <p>b) Inntil 15 % kontorandel. Gjelder Koppholen 21, gnr. 67, bnr. 260. De stiller seg kritisk til denne drastiske endringen i tillatt kontorandel, som utgjør et stort avvik fra dagens regulering.</p> <p>c) Gangforbindelser med grøntdrag. De er i utgangspunktet positive til et høyere fokus på blågrønne strukturer/ offentlige møteplasser på Forus, men er kritiske til plassering av gangforbindelse med grøntdrag gjennom</p>	<p>a) Parkeringsdekning, se omtale av tema parkering i innledning til dette heftet.</p> <p>b) Inntil 15 % kontorandel. Maksimum kontorandel i ytre soner er satt for å sikre arealer til industri og lager virksomheter, og for at Forus innfrir nullvekstmålet for personbiltransport.</p> <p>c) Det omtalte grøntdrag er viktig for å redusere gangavstander i næringsområdet. Prosjektgruppen har sjekket bredder og plassbehov, det skal være plass til å kjøre rundt bygninger der slik mulighet finnes i dag. Rådmannsgruppen anbefaler at grøntdrag</p>

		<p>Svanholmen-området til Løwenstrasse (Tiltak nr. 7). En slik gangforbindelse vil kreve tomteareal fra eiendommene som grenser til denne. Tiltaket vil forringe eiendommens bruksmuligheter og verdi. Gjennomføring av foreslått tiltak vil føre til at aktørene som er lokalisert her ikke kan opprettholde driften. Alle tre eiendommene har kjøreporter ut mot tomtegrensene som krever uteområde for tilkomst. I Koppholen 21 har Posten sin eneste gjenværende sorteringsterminal på Forus hvor bygget er plassert midt på tomte for å sikre adkomst rundt hele bygget og funksjonell drift. Et tiltak som dette vil undergrave det overordnede målet om næringsbebyggelse for industri for disse eiendommene som er lokalisert utenfor bussveiene.</p>	<p>og gangforbindelse opprettholdes. Mer detaljer må avklares i detaljregulering.</p>
26	<p>Tvedt Senteret AS, 11.03.2019 16/00151- 247</p>	<p>a) Ber om at bestemmelse § 5.3 b endres til «I felt H2 tillates det i tillegg til bestemmelser til næringsformål, inntil BRA 47 000 m<sup>2</sup> detaljhandelsareal».</p> <p>b) Ber om at bestemmelse § 1.10.1 a endres til «Det stilles krav om maksimal parkeringsdekning på 1,0 parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA for alle typer formål utenom bolig».</p> <p>c) Felles etablering av parkeringsbygg vil kunne være vanskelig å gjennomføre i praksis. Ber om at bestemmelse §2.1 e første setning endres til «Parkering skal etableres i separate bygg og kan etableres felles for flere eiendommer».</p> <p>d) Ber om at plankartet endres slik at grøntdraget og flomsonen reduseres i størrelse i samsvar med Næringsforeningens forslag til plankart, samt at Forusbeen ikke stenges.</p>	<p>a) Se merknad nr. 11 pkt g).</p> <p>b) Se omtale av tema parkering i innledning til dette heftet.</p> <p>c) Krav om felles anlegg for flere eiendommer opprettholdes, krav om separat bygg utgår. Se også omtale i innledning til dette heftet, under tema parkering.</p> <p>d) Bredde på grøntdraget er noe redusert ved sluttbehandling. Detaljplan skal avklare adkomstløsninger.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>e) Forslag til endret tekst i bestemmelse 1.6.1, Rekkefølgekrav om stenging av Åsenvegen og omlegging av Forusbeen.</li> <li>f) Vedlagt notat fra Seabrokers (ved advokat Hjort) om byggeområde H2. Oppsummering finnes i merknad nr. 11.</li> <li>g) Vedlagt flomkart 200 års flom.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>e) Forusbeen blir ikke stengt gjennom IKDP Forus. Se oppdatert bestemmelse og plankart, samt generell omtale i innledning til dette heftet. Viser også til møte mellom prosjektgruppen og Tvedt/Habi/Sunde Estate 2. april 2019.</li> <li>f) Se oppsummering av merknad nr. 11 og kommentarer. Der er notat fra Seabrokers (ved advokat Hjort) kommentert.</li> <li>g) Tas til orientering.</li> </ul>
27	HABI AS 06.03.2019 16/00151-245	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) De deler av HABISs tomter som ved førstegangsbehandling av planen var omfattet av kjerneområdet Koppholen må inkluderes i kjerneområdet til sluttbehandling.</li> <li>b) Bestemmelse om kontorandel for områder utenfor kjerneområdet må knyttes til felt, og ikke til virksomhet.</li> <li>c) Tillatt mengde detaljhandel innenfor H2 må justeres slik at den samsvarer med dagens definisjoner. Ber om at bestemmelse § 5.3 b endres til «I felt H2 tillates det i tillegg til bestemmelser til næringsformål, inntil BRA 47 000 m<sup>2</sup> detaljhandelsareal».</li> <li>d) Øke tillatt utnyttelse i områdene langs Bussveien og HABI's tomter slik at utnyttelsen samsvarer med øvrige influensområder for Bussveien i de tre kommunene Stavanger, Sandnes og Sola. Dette for å bygge opp om Bussveiens kundegrunnlag.</li> <li>e) Adkomst til felt KJ2B og KJ2C løses fra Forusbeen, slik at våre utvidelsesmuligheter ikke reduseres.</li> <li>f) Stenging av Forusbeen må tas ut av planen. Tiltaket medfører at HABI og øvrige eiendommer i området avskjæres fra sitt nærmeste angrepspunkt til overordnet veinett. Prosjektgruppen må vurdere alternative måter å løse kryssing av Bussveien i treghetspunktet og et ev. behov for reduksjon av trafikk gjennomkjerneområdet Koppholen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Viser til styrets vedtak 31. januar og møte med Tvedt/HABI/Sunde Estate i etterkant av tilleggshøringen (2. april. 2019). Ved sluttbehandling er kjerneområde Koppholen utvidet slik at de delene som var vist som kjerneområde Koppholen i hovedhøringen, tas inn igjen.</li> <li>b) Kontorandelen utenfor kjerneområdene er knyttet til tomt. Ikke til felt og ikke til virksomhet.</li> <li>c) Se kommentar til merknad nr. 11 g).</li> <li>d) Tas til orientering. Se kommentar a). Utnyttelsesgrad for øvrige arealer utenfor kjerneområde er i tråd med planlagt arealstrategi for Forus med fast utnyttelsesgrad og kontorandel for indre- og ytre influensområde bussvei og sone utenfor den influensområder.</li> <li>e) Adkomstmuligheter har blitt drøftet med Tvedt, Habi og Sunde Real Estate i møte 02.04.2019. Det ble avklart at endelig adkomst skal vurderes i neste plannivå.</li> <li>f) Forusbeen blir ikke stengt gjennom IKDP Forus. Se oppdatert bestemmelse og plankart, samt generell omtale i innledning til dette heftet. Viser også til møte mellom prosjektgruppen og Tvedt/Habi/Sunde Estate 2. april 2019.</li> </ul>

		<p>g) Forslag til endret tekst i bestemmelse 1.6.1 Rekkefølgekrav om stenging av Åsenvegen og omlegging av Forusbeen.</p> <p>h) Parkeringsnorm i planen må tilpasses reelt behov for nye parkeringsplasser på Forus. Det kan ikke legges opp til lavere parkeringsdekning på Forus enn i Bybåndet mellom Stavanger og Sandnes. Ber om at p-normen justeres til maks 1,0 p-plasser per 100m<sup>2</sup> BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>i) Krav om samlokalisering av parkeringsanlegg må revurderes av praktiske hensyn til gjennomføring.</p> <p>j) Bestemmelsene om at dispensasjoner skal sendes til nabokommunene må tas ut, da den ikke er i tråd med plan- og bygningsloven.</p> <p>k) Alle rekkefølgetiltak i planen må vurderes og begrunnes konkret. Dersom man ikke klarer å gjøre en detaljert nok vurdering på kommunedelplannivå må prosjektgruppen vurdere om rekkefølgekravene skal utgå, og erstattes med et krav om områdereguleringer innenfor IKDP Forus' planområde.</p>	<p>g) Se oppdatert bestemmelse 1.4.1 som ble avklart i møte med Tvedt/HABI/Sunde Estate i møte 2. april.</p> <p>h) Se omtale av parkering i innledning til dette heftet.</p> <p>i) Etter ny vurdering anbefales at krav om separat anlegg frafalles, mens krav om felles anlegg for flere eiendommer opprettholdes. Se også innledning om tema parkering.</p> <p>j) Bestemmelsene har blitt fjernet. Koordineres gjennom avtale mellom kommunene.</p> <p>k) Rekkefølgekrav har blitt vurdert og begrunnet konkret. Det henvises til planbeskrivelsen og vedlagt Rekkefølgenotat datert 11.04.2019 til saken. Se også omtale i innledning til dette heftet.</p>
28	Kanalsletta 14 AS, 08.03.2019, 16/00151- 242a	<p>a) <b>Parkeringsdekning.</b> Økning fra 0,3 til 0,5 (0,9) parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA er ikke tilstrekkelig for å sikre gode forutsetninger for funksjonelle eiendommer. Mener at det er for dårlig kollektivtilbud, nå, og i fremtiden til at de får nye aktører til å lokalisere seg på Kanalsletta uten god parkerings-dekning. Det er 700 meter gåavstand til nærmeste parkeringshus, og mener at denne avstanden er for stor til at det bidrar til å lette på behovet for parkering på egen tomt.</p> <p>b) <b>Rekkefølgekrav.</b> De er i utgangspunktet positive til et høyere fokus på blågrønne strukturer/offentlige møteplasser på Forus, men er kritiske til forslaget om at</p>	<p>a) Se kommentar til merknad nr. 29. Se også innledning til dette heftet, vedr. omtale av parkering.</p> <p>b) Vedr. rekkefølgekrav vises til kommentar under merknad 29, punkt c).</p>

		den økte kostnaden skal legges på tomteutbyggerne. Dette vil redusere konkurranseevnen drastisk for Forusutbyggere. En kraftig økning i bidrag fra utbyggerne vil effektivt bremse fremtidig utbygging slik de ser det.	
29	Kanalsletta Utvikling AS, 06.03.2019 16/00151-242b	<p>a) <b>Parkeringsdekning.</b> Økning fra 0,3 til 0,5 (0,9) parkeringsplasser per 100 m2 BRA er ikke tilstrekkelig for å sikre gode forutsetninger for funksjonelle eiendommer. Mener at det er for dårlig kollektivtilbud, nå, og i fremtiden til at de får nye aktører til å lokalisere seg på Kanalsletta uten god parkeringsdekning. Det er 550 m gåavstand til nærmeste parkeringshus, og mener at parkeringsdekning ikke er tilstrekkelig.</p> <p>b) <b>Kanalsletta 12, KJ1A – kjerneområde.</b> Er kritisk til den høye minimum utnyttelsesgraden på tomten. Minimum utnyttelsesgrad på 200 % vanskeliggjør en funksjonell utbygging for kombinert virksomhet (kontor/industri) som planen tilsier. Dette vil kreve oppføring av høy andel kontor som det ikke er marked for.</p> <p>c) <b>Rekkefølgekrav.</b> De er i utgangspunktet positive til et høyere fokus på blågrønne strukturer/offentlige møteplasser på Forus, men er kritiske til forslaget om at den økte kostnaden skal legges på tomteutbyggerne. Dette vil redusere konkurranseevnen drastisk for Forusutbyggere. En kraftig økning i bidrag fra utbyggerne vil effektivt bremse fremtidig utbygging slik de ser det.</p>	<p>a) Kollektivtilbudet på Kanalsletta er dårlig, men vil bli bedre når bussvei C blir etablert. Bussvei C er under regulering. Se også innledning til dette heftet, vedr. omtale av parkering. Kjerneområdet Kanalsletta er gitt en høy utnyttelsesgrad, og er det eneste området på Forus Vest i Sola kommune med mulighet for en slik høy utnyttelse i planforslaget IKDP. Gnr / Bnr 35/375 ligger innenfor kjerneområde og delfelt KJ1A som er foreslått med minimum utnyttelsesgrad på 200 % og maksimum utnyttelsesgrad er 250 %. Eiendommen er ikke bebygd i dag. Gnr. 35, bnr. 362 er bebygd, og ligger innenfor kjerneområdet med betegnelse KJ1E og KJ1B. KJ1B er gitt en utnyttelsesgrad på min/maks 250/300% BRA. KJ1E har kombinert formål, og er foreslått med en min/maks utnyttelsesgrad på 250/300% BRA. Dette er del av et kjerneområde som skal ha utnyttelsesgrad tilpasset kontorvirksomhet. Utnyttelsesgraden anbefales opprettholdt.</p> <p>b) Spesifiserte rekkefølgetiltak er blitt til gjennom en vurdering av hva som må gjennomføres for at den planlagte utbyggingen i planen skal kunne tillates. Gjennom beregning av kostnader og fordeling av kostnadene på realistisk utbyggingspotensial har man kommet fram til at kostnadsnivået lander på et fornuftig og realiserbart nivå. Det henvises til planbeskrivelsen og vedlegg til den.</p>
30	Equinor ASA 11.03.2019 16/00151-246	<p>a) Equinor har forståelse for mål og visjoner i IKDP</p> <p>b) Viser til hensynssone (H570_3) som er vist på deres eiendom Forusbeen 50, med tilhørende retningslinje: «Bygg og anlegg bør bevares. Alle tiltak skal forelegges byantikvaren i Stavanger». Er bekymret for hvordan</p>	a-e) Se kommentarer til merknad nr. 2, Forusbeen 50.

		<p>retningslinjen blir fulgt opp ved fremtidige endringsbehov på eiendommen.</p> <p>c) Equinor har hatt en viktig rolle på Forus siden 70-tallet og Forusbeen 50 er hovedkontoret som har stått sentralt i utviklingen.</p> <p>d) Deres krav til eiendom krever fleksibilitet og endring. Er viktig å ha mulighet å til å tilpasse eiendommen for fremtidig utvikling og endringer. Enhver innskjerpelse medfører usikkerhet. Ber om forståelse for mål og vekststrategier Equinor har, og den mulige konflikten innskjerpet frihet har for utvikling av eiendommen.</p> <p>e) Er positive til en dialog og møte med kommunen for oppklarende spørsmål vedrørende merknaden.</p>	
31	Schibsted ASA media group 16/00151- 249	<p>a) Forslaget til IKDP imøtekommer ikke Schibsted sitt ønske om næringsetablering med 100 arbeidsplasser i Sandnes kommune. Grøntdraget som deler eiendommer gjør det vanskelig å etablere en større virksomhet, som tomten er godt egnet for. Grøntkorridoren er ødeleggende for utnyttelsen uavhengig av hvilken næringsvirksomhet som tillates etablert. Eiendommen er omgitt av trafikkareal for myke trafikanter på tre sider. Sykkeltamveien fører til en reduksjon av arealet på 8 dekar. Det finnes også grøntallé med kanal langs Stokkamyrveien til Løwenstrasse. Kan ikke være behov for enda en grøntkorridor, da dette medfører skadevirkningen for korridoren.</p> <p>b) IKDP detaljerer formålene i planen for mye, som gir liten fleksibilitet og muligheter. Eiendommen er vist som kombinasjonsvirksomhet industri, kontor. I pbl §11-7, 1 ledd er underformål til formålet bebyggelse og anlegg uttømmende angitt. Det er ikke mulighet å benytte andre underformål.</p>	<p>a) Grøntdraget er en viktig forbindelse. Det gir forbindelse til ny sykkelstamveg samt resten av Forus mot nordvest. Det er fortsatt gode utviklingsmuligheter på tomten, dette løses på neste plannivå. Forbindelsen mellom Stokkamyrveien og Løwenstrasse anbefales opprettholdt. Tverrsnitt på grønnstrukturen langs Stokkamyrveien ble redusert ved tilleggshøringen.</p> <p>b) IKDP Forus har satt av eiendommen for det meste til næringsformål. Kommunedelplanens bestemmelser gir føringer om bruken av arealet. Dette er innenfor en strategi som tilpasser næringsformål til transporttilgjengelighet, der arbeidsintensive virksomheter er plassert tettest på bussveien og andre virksomheter er plassert lenger bort. Bestemmelsene gjengir ulik grad av utnyttning og kontorandel. Det er hjemmel til dette i Pbl. I dette området er reguleringsplanen av eldre dato og rådmennene mener det er nødvendig å oppdatere planstatus. Plankartet er i tråd med arealformålene i pbl §11-7 pkt 1.</p>

		c) En så stor eiendom bør ha utstrakt grad av fleksibilitet for å kunne møte næringslivets behov for plasskrevende virksomhet.	c) Rådmennene mener eiendommen fortsatt har fleksibilitet. Innenfor planområdet er det store utbyggingspotensialer for alle næringskategorier, også for plasskrevende virksomhet.
32	Kluge Advokatfirma AS for Forusholmen AS 11.03.2019 16/00151-255	<p>a) Tilfreds med at det meste av 69/2340 i høringsutkastet er foreslått tilbakeført fra grønnstruktur til utbyggingsformål.</p> <p>b) Er ikke tilfreds med at areal mot vest på 25 meters bredde er avsatt til grønnstruktur. Er i strid med plan 2009 119.</p> <p>c) Viser til saksfremlegg til styret om tillegghøring hvor saken er omtalt, og mener begrunnelsen for grønnstruktur er knapp og ufullstendig.</p> <p>d) Ønsker at hele området avsettes til kombinert virksomhet, samme som for KF2.</p> <p>e) Ved realisering av gjeldende detaljregulering må mye areal settes av til grøntområder for å betjene boligbebyggelse. Det er allerede regulert inn gode ferdselsårer på sør og østsiden, samt plass på vestsiden av tomten.</p> <p>f) Er ikke behov for buffer mot travbanen, kan løses på andre måter i detaljreguleringen, ved f.eks. større atrium. Beste måte med buffer mot travbanen er den fremtidige bebyggelsen i seg selv. Mister fleksibilitet for å få til et godt prosjekt ved å avsette områder til grønnstruktur. Er tilstrekkelig med det som er avsatt til grønnstruktur på Stavanger kommune sin side for mulighet for gjennomgang.</p> <p>g) §5.4.2 i bestemmelsene legger føringer for at andel bolig avklares i plan. Krever ny regulering bare måneder etter at eiendommen var ferdig regulert i 2009 119. Opplever at kommunene tar omkamp etter at planmyndighetene nylig godtok løsningen som gjelder for detaljplanen.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) IKDP endrer noe av arealformål ift plan 2009119. Det stemmer at det legges opp til både bebyggelse og grønnstruktur. Rådmennene mener at det er nødvendig med en forbindelse nord-sør her.</p> <p>c) Tas til orientering. Foreslått grønnstruktur svarer til en av planens viktige målsetninger. Den planlagte fysiske grøntstrukturen og hensynssoner grøntstruktur er et resultat av kartlegginger og helhetlige analyser som del av planarbeidet.</p> <p>d) Tas til orientering. Ved høring av IKDP Forus var hele arealet avsatt til grønnstruktur. Som følge av parallell prosess med detaljregulering av dette feltet er en stor del av eiendommen vist med kombinert formål i IKDP Forus. Grøntstrukturen som er vist er nødvendig både for å skape en buffer mot travbanen og for å danne en bred nok grønnstruktur mellom Lura og Godeset.</p> <p>e) Rådmennene mener at det er forskjell på grøntområder som skal betjene ny boligbebyggelse lokalt og overordna grøntstruktur vurdert og planlagt på kommuneplannivå.</p> <p>f) Rådmennene er ikke enig i denne fremstillingen. Se pkt. d) over.</p> <p>g) Tas til orientering. Bestemmelser i detaljregulering 2009119 krever at det foreligger en samlet godkjent detaljreguleringsplan for eiendommene gnr/ bnr 69/61 og 69/2340 i Sandnes kommune og gnr/ bnr 13/15 og 13/275 i Stavanger kommune. Fordelingen mellom bolig og tjenesteyting avklares i den samlede detaljreguleringsplanen. Bestemmelsen om at det skal avklares andel bolig i detaljreguleringsplan er gjentatt i IKDP Forus.</p>

33	Bauhaus Norge KS 11.03.2019 16/00151-256	<p>Innspillet omhandler etablering av Bauhaus-byggevarehus på gnr. 69 bnr 2543, Lura Nord i Sandnes kommune.</p> <p>a) Det anmodes om at kommunene selv tar positiv stilling til å videreutvikle Forus næringsområde også for handel allerede nå. Det er usikkert når det foreligger en endelig avklaring om handel på regionalt nivå. Gjeldende regional- og kommuneplan gir bare åpning for større byggevarer med maks 15% salg av detaljvarer, dette samsvarer ikke med Bauhaus-konseptet. Blir i prinsippet totalforbud for nye byggevarehus i området. Mener at planverket må endres slik at det ikke regulerer varettyper eller størrelser.</p> <p>b) Viser til forrige innspill som foreslår 16. 000 m2 BRA for området, dette er en løsning som er benyttet for andre lignende områder og Bauhaus ber om at dette brukes for dem også.</p> <p>c) Er en av de siste ubebygde tomtene i et område som er dominert av varehus med detaljhandel. Er også av politisk interesse da det antas å gi ca. 100 nye arbeidsplasser.</p>	<p>a) Styret opprettholder at handel generelt ikke inngår i IKDP Forus, og at temaet skal løses på et overordnet plannivå gjennom revisjon av regionalplan Jæren. IKDP tilrettelegger for noe detaljhandel i kjerneområdene i tråd med arealstrategien. Handel med store vareslag videreføres som i gjeldende kommuneplaner og detaljregulering. Det vises også til punkt om handel innledningsvis i dokumentet. Nye føringer i regionalplanen vil supplere IKDP Forus. I neste rullering av kommuneplaner vil kommunene følge opp regionalplanens grep innenfor handel.</p> <p>b) IKDP Forus tillater noe detaljhandel kun innenfor kjerneområdene.</p> <p>c) IKDP Forus anbefaler at bruk av dette arealet må ses i sammenheng med influenssone til bussveier samt eksisterende kombi- og lagernæringer. Handel er ikke tema i IKDP Forus og skal løses på et overordnet plannivå.</p>
34	Simonsen-Vogt-Wiig-Knoks Bildeler AS – 11.03.2019 16/00151-250	<p>a) Tidligere innspill, 20.09.2018, opprettholdes.</p> <p>b) Fortsatt svært kostbare rekkefølgekrav som står igjen, selv om noen er fjernet.</p> <p>c) Utnyttelsesgraden er for lav om Knoksen flytter, utnyttelsen må opp i 350-400% for en korrekt utnyttelse like ved bussveien. Kan ikke være forskjell på om man grenser til bussveien i Sandnes eller Stavanger. Uten en høyere utnyttelsesgrad kombinert med vesentlig</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Det har blitt gjennomført analyser der det ble konkludert at kostnadsbidrag til rekkefølgekrav er på et rimelig nivå. Det henvises til planbeskrivelsen og rapport fra Asplan Viak. Det vises også til punkt om rekkefølgetiltak og andre utbyggingskostnader innledningsvis i dokumentet.</p> <p>c) Arealstrategien deler Forusområdet i 3 deler. 1. Kjerneområder 2. Indre og Ytre Bussveisone 3. arealer utenfor bussveisone. Det er generelt sett samme utnyttelse i hele indre og ytre bussveisone langs bussveien om man er i Sandnes, Stavanger eller</p>



		<p>reduksjon i rekkefølgekostnader vil det bli vanskelig og kostbart å få til en alternativ utnyttelse av eiendommen.</p> <p>d) Opprettholder forslag om at gnr 67 bnr 27 bør omdisponeres fra LNF til næring/industriformål.</p>	<p>Sola. Innenfor kjerneområder er det valgt å variere noe i utnyttelsesgrad. Knoksen er del av kjerneområde Forussletta sør. Utnyttelsesgraden er her mellom 150 – 250% BRA for alle felt. Noe som er høyere enn innenfor indre og ytre bussveisoner. Innenfor de øvrige kjerneområdene varierer utnyttelsesgraden mellom 250- 300% BRA, noe høyere enn i Forussletta Sør. Det har blitt gjennomført analyser som viser at omforming er gjennomførbar og at rekkefølgekravene er ikke urimelig. Det vises også til punkt om rekkefølgetiltak og andre utbyggingskostnader innledningsvis i dokumentet.</p> <p>d) Formålsendring er vurdert etter forespørsel fra Forus Næringspark og IKS Renovasjonen med tanke på ny lokalisering av renovasjonsanlegg. Rådmannsgruppen har konkludert med at omdisponering fra formål LNF til formål næring på dette området ikke anbefales. Begrunnelsen er at planområdet har store utbyggingspotensialer innenfor avsatte næringsformål. Tilsvarende vektlegges hensynet til grønnsstruktur og landskap. En formålsendring som utfordrer eksisterende grønne kvaliteter i området anbefales ikke. I styremøte 31. januar 2019 behandlet styret innspillet fra Næringsforeningen, og det ble vedtatt at området opprettholdes til LNF-formål.</p>
35	<p>Forus vest eiendom AS – Koppholen 19 11.03.2019 16/00151-238</p>	<p>a) Positiv til at krav om parkeringsdekning økes, men mener at parkeringsdekningen ikke er tilstrekkelig for funksjonen til eiendommen.</p> <p>b) Mener at eiendommen har dårlig kollektivdekning og grepene vil utfordre fleksibiliteten til nye leietakere.</p>	<p>a) Eiendommen ligger i et område som er tiltenkt og egnet til industri og lagerbedrifter. Disse har som regel færre arbeidsplasser, og kontorareal vil utgjøre minimum 85% av tomtens BRA og dermed ikke kreve store parkeringsarealer. Antall ansatte pr 100m2 er lavere enn ved arbeidsintensive virksomheter. Parkeringsareal til næringskjøretøy kommer i tillegg. Det vises også til punkt om parkering innledningsvis i dokumentet.</p> <p>b) Området ligger utenfor influenssonen til Bussveien (ca. 520 meter), men enkelte bussruter ligger i kortere avstand (ca. 200-300 meter). Planens grep utgjør ikke noen endringer i kollektivtilbudet og vil ikke endre eiendommens attraktivitet på</p>

		<p>c) Er kritisk til endringen i tillatt kontorandel.</p> <p>d) Mener at planlagt gangforbindelse med grøntdrag vil være en betydelig hemsko for funksjonell drift rundt dagens virksomhet. Gjeldende areal er i dag bebygget og foreslått gangforbindelse vil redusere bruks- og funksjonsmulighetene til eiendommen, og således attraktivitet og verdi.</p>	<p>grunn av det. Områdets biltilgjengelighet med overordnet veg/infrastruktur endres ikke heller.</p> <p>c) Planens arealstrategi legger til rette for tre soner:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. kjerneområde,</li> <li>2. område langs bussveien og</li> <li>3. områder utenfor influensområde til bussveien.</li> </ol> <p>Eiendommen er innenfor sistnevnte kategori med relativt lang gangavstand til bussvei. Gjeldende reguleringsplaner viser TU maks 80% kontor. I hovedhøringen hadde eiendommen en kontorandel på 20% kontor mens det i tilleggshøringen er satt til 15%. Maks utnyttelse ble økt fra 120% ved hovedhøring, til 150% BRA ved tilleggshøring. Samlet gir dette større næringsmessig utviklingsmuligheter av tomten, jf. høyere utnyttelse.</p> <p>d) Forbindelsen er vist for å videreføre gangforbindelsen fra Løwenstrasse i sør, mot Vestre Svanholmen og videre til Koppholen. Denne er pr i dag ikke opparbeidet. Forbindelsen fortsetter ikke videre nordover, men treffer et eksisterende grøntdrag som er foreslått utvidet gjennom hensynssone grønnstruktur H540-2, samt en gang- og sykkelveg. Da vil tomteeierne i sør-vestre del av området måtte flytte noen av adkomstene. Med et slikt grep vil denne delen av Forus få en indre grønn forbindelse som bedrer forholdene for gående og syklende. På tilstøtende kvartal finnes gs-veger som ligger ca. 125 meter fra foreslått gangforbindelse, både på øst- og vestsiden av tomten som det er naturlig å knytte forbindelser til. Imidlertid vil det være lang avstand fra sør til eksisterende vegstruktur. Rådmennene vil av den grunn ikke imøtekomme innspillet og opprettholder grønnstruktur på plankartet mellom Vestre Svanholmen og Løwenstrasse.</p>
--	--	---	---

36	<p>Prosjektil areal AS for 2020park AS 11.03.2019 16/00151-260</p>	<p>a) Merknader til planen med kommunens kommentarer burde vært tilgjengelig ved tillegghøring.</p> <p>b) Forskjell på kjerneområdene øst og vest for E39. Bør tilpasse innholdet i kjerneområdene ut fra lokalisering og funksjoner. I vest er det rene næringsområder. Kjerneområder i øst skal betjene eksisterende og fremtidige boligområder.</p> <p>c) Mener at handelsrammene ikke fremmer kortreist hverdagsliv. Det må dokumenteres i IKDP Forus at rammen for tilbudet innenfor kjerneområde 3 er tilstrekkelig til å følge opp målene i klima og miljøplanen og til å bygge opp under bussveiens attraktivitet for nærområdet.</p> <p>d) Kjerneområdene må tillates å være attraktive over alt, ikke bare i deler av området. Det må åpnes for aktive fasader og liv på bakken innenfor hele kjerneområde 3.</p> <p>e) Kvalitet og omfang av rekkefølgekravene må konkretiseres, for så å sendes på ny høring før planen vedtas.</p> <p>f) Planen må tilrettelegge rammer som muliggjør en svært god score i miljøsertifiseringsprogrammet «Breeam Community».</p>	<p>a) Tas til orientering. Alle merknader ble gjennomgått og sortert tematisk, endringer ved tillegghøring ble begrunnet der det var med bakgrunn i merknader.</p> <p>b) Planforslag omtaler at kjerneområdene først og fremst er næringsområder som skal høy tetthet av antall arbeidsplasser. Det gjelder både vest og øst for E39. Ellers er målet at kjerneområdene vil støtte opp funksjonelle behov, dvs det skal etableres møteplasser, nærbutikk og nærservice. I øst er det innenfor kjerneområde 3 og 4 også lagt til rette for noe bolig. IKDPs planforslag og mottatt innspill er relativt godt tilpasset hverandre.</p> <p>c) Handel er ikke tema i IKDP Forus. Se omtale av tema varehandel i innledning til dette heftet. Handelsrammer for kjerneområdene er avgrenset til nærbutikk og nærservice. Det er dokumentert i IKDP Forus at disse vil støtte opp arbeidstakernes behov. Det er 4 kjerneområder og disse betjener med sine tilleggsfunksjoner store deler av Forus. Dette inngår blant temaene som er konsekvensutredet.</p> <p>d) Tas til orientering. Det vises til Planbeskrivelsen og Samfunnsdelen til planen. Mål og strategi er rettet mot å skape et attraktivt arbeidsmiljø utover hele Forus og dermed også hele kjerneområde 3. Men avsatt handelsramme og ramme til nærservice kan ikke gjøres så stor at alle første etasjer kan fylles med slike formål. Bevertning/kantiner kan etableres i første etasjer og tilby åpne og attraktive fasader.</p> <p>e) Rekkefølgenotatet forelå ved tillegghøring. Deretter avslutte Asplan Viak utredning med kostnadsberegninger av tiltakene og beregning av anleggsbidrag. Se omtale av rekkefølgetiltak i innledning til dette heftet.</p> <p>f) Planen støtter opp samordnet areal- og transportplanlegging. I flere henseende oppfyller planen krav om en bærekraftig utvikling. Breeam kriteriene er ikke lovpålagt, men kan være et verktøy for å konkretisere målsettinger knyttet til bærekraftig</p>
----	--	---	--

			områdeutvikling og vise hva dette betyr i praksis. Det har ikke vært ambisjon i dette prosjektet å følge opp Breamkravene.
37	Eyvind Aven og Einar Bent Jensen, 11.03.2019 16/00151-262	<p>a) Nullvekstmålet trumfer alle andre hensyn; arbeidsplasser, reisetid, økonomi, kort sagt ingen fokus på innbyggernytte.</p> <p>b) Det er ikke gjort noen vurderinger om kollektivtrafikk er den løsningen som gir den mest miljøvennlige transporten. Vi risikerer å få kostbare kollektivløsninger med høye utslipp pr. passasjerkilometer på grunn av regionens struktur.</p> <p>c) Transformasjonen av næringsområdet innebærer store kostnader, og sammen med strenge restriksjoner skaper dette usikkerhet og fører til at Forus ikke lenger blir så attraktivt.</p> <p>d) Parkeringsbestemmelsene er like strenge som i sentrumsområder. Regional handel vil etablere seg lenger sør, som Norwegian Outlet på Ålgård. Med dette følger mer biltransport.</p> <p>e) Ny teknologi er ikke hensyntatt. Elbil og autonome kjøretøy kan løse nullvekstmålet og behovet for urbanisering.</p>	<p>a) Harmonisering av utviklingen av Forus næringsområde med utbygging av overordnet transportinfrastruktur; herunder også overordnede forventninger om at veksten i personbiltransporten ikke skal økes, er et av flere bestillinger til planarbeidet. I planforslaget vektlegges også grønnstruktur, gang og sykkel, kjerneområder med økte stedsqualiteter m.m. Dette vil over tid gi økt nytteverdi både for næringsaktører, arbeidstakere og innbyggere generelt.</p> <p>b) I planarbeidet tas det utgangspunkt i overordnede føringer og vedtak om miljøvennlig transport og kollektivløsninger.</p> <p>c) Det vises til punkt om rekkefølgetiltak og andre utbyggingskostnader omtalt innledningsvis i dokumentet.</p> <p>d) Parkeringsbestemmelsene følger overordnede mål. Det vises til punkt om parkering og anbefalt parkeringsnorm innledningsvis i dokumentet.</p> <p>e) Smart teknologi er et viktig fremtidig satsingsområde («Smart Forus» er et eget tema i konsekvensutredningen), og som vil bygge opp om planens hovedgrep. Nullvekstmål for personbiltrafikk omhandler ikke bare nullutslipp av klimagass men også økte urbane kvaliteter. Planens mål og strategier styrker det.</p>
38	Statens vegvesen Region Vest 09.03.2019 16/00151-233	<p>Uttalelse på vegne av Rogaland fylkeskommune som vegeier.</p> <p>a) Positivt at det legges opp til økt utnyttingsgrad langs Bussveien, spesielt for indre bussveiseone.</p> <p>b) Tar til orientering at bussvegtraseen ikke er skjøvet mer mot nord i treghetspunktet. Vegvesenet hadde merknad om dette i hovedhøringen.</p> <p>c) Mener at vedtaket om å utsette endelig valg av løsninger for adkomster og Bussvei frem i tid er klart uheldig. Gir</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Det er en pågående detaljplan som vil regulere bussvei C gjennom treghetspunktet, og videre langs Åsenveien mot Skadberg, Sola sentrum og til Stavanger lufthavn Sola.</p> <p>c) Åsenvegen bli stengt i Sola kommune, og Forusbeen stenges øst for krysset med Forusbeen. Det skjer når linje C til Sola åpner. Forusbeen/Traktorveien blir ikke stengt gjennom IKDP Forus. Se</p>

		<p>faglig råd om at dette håndteres i forbindelse med kommunedelplanen, hvor de mener disse vurderingen hører naturlig hjemme.</p> <p>d) Statens vegvesen mener 0,5 parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA kan være et fornuftig nivå. Statens vegvesen mener 0,9 vil være alt for høyt og klart i strid med nasjonale føringer som eks. nullvekstmålet.</p>	<p>oppdatert bestemmelse og plankart, samt generell omtale om veistenging i innledning til dette heftet.</p> <p>d) Rådmannsgruppen anbefaler parkeringsdekning på 0,5 per 100 m<sup>2</sup> BRA. Se også uttalelser fra Fylkesutvalget og Fylkesmannen. Se også omtale av tema parkering i innledning til dette heftet.</p>
39	Helsesjefen i Stavanger 11.03.2019 16/00151-254	<p>a) Mener at det er beklagelig at grøntstrukturen reduseres vesentlig for 9 områder i denne planen, pga grøntstrukturens betydning for folkehelse og rekreasjon for bosatte i naboområdene til Forus.</p> <p>b) Plassering av områder for uteservering er viktig i fht støy og vind.</p>	<p>a) Tas til orientering. Planen legger fremdeles til rette for kvalitetsheving og nye grøntdrag.</p> <p>b) Tas til orientering. Plassering og eventuelt skjerming av uteservering og uteområder tas på neste plannivå i detaljreguleringsplan.</p>

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*