

# Merknadsbehandling ved høring av IKDP Forus



Stavanger 11.04.2019

Nr.	Navn/dato	Merknad (oppsummert)	Kommentar
1	Kommunelegen i Sola 16/00151-129	a) Trafikale forhold: Kommunelegen mener de trafikale grepene med stenging av Forusbeen og Åsenveien er viktig for å oppnå målsetningen om økt andel gående, syklende og kollektivreisende. b) Kommunelegen forutsetter at gang- og sykkelveier som hovedregel holdes separate med et sammenhengende og tosidig tilbud. Krysninger av trafikkerte veier bør skje på gående, de syklende, og bussenes premisser. c) Blågrønn struktur: Kommunelegen har inntrykk av at den blågrønne strukturen først og fremst vil ha betydning for de som arbeider i området. Det er lite i planen som peker på mulighetene for å utvikle blå-grønne områder som er attraktive for nærliggende boliger, planlagte boliger og for besøkende. d) Bomiljø: Lite som handler om å bo i eller ved Forusområdet. Hvilke kvaliteter kjerneområdene får har stor betydning for innbyggerne i nærområdene. Kjerneområdene bør ha kvaliteter som er tilgjengelig også utenfor arbeidstiden, og for alle aldersgrupper. e) Universell utforming: Universell utforming er så godt som fraværende som tema i plandokumentene. Veier som stenges for personbiltrafikk vil også være stengt for drosjer og biler for bevegelseshemmede, og ikke alle har mulighet for å velge.	a) Deler av Åsenvegen blir bussvei. b) Det er en intensjon i planen å legge til rette for attraktiv og sammenhengende tilbud for gående og syklende. I samfunnsdelen er dette et av hovedgrepene for å følge opp strategi om økte andeler miljøvennlige transportformer. Anbefalinger om løsninger vil bli vurdert i detaljreguleringsplaner med utgangspunkt i rammer fastsatt i bestemmelser for IKDP Forus. c) De blågrønne kvalitetene vil også bli attraktive for nærliggende boligområder og besøkende. Hovedfokus i planen har vært å sikre at det blir mer attraktivt å gå og sykle for ansatte på Forus. d) Mange kvaliteter og tilbud som utvikles i kjerneområdene vil være tilgjengelige for alle og kan Kommuneplanene bli en ressurs for omkringliggende områder og besøkende. e) Bestemmelser om universell utforming i kommunenes kommuneplaner vil gjelde for IKDP Forus. Bakkeparkering tillates i kjerneområdene for bevegelseshemmede.
2	Helsesjefen i Stavanger, 03.09.2018 16/00151-140	Leverte felles og lik uttalelse med Kommunelegen i Sola.	Se rådmannens kommentar under 16/00151-129.
3	Funksjonshemmedes råd AU, Stavanger kommune, 06.09.2018 16/00151-142	a) Funksjonshemmedes råd ber om at universell utforming blir ivaretatt i interkommunal kommunedelplan for Forus.	a) Bestemmelser om universell utforming i kommunenes kommuneplaner vil gjelde for IKDP Forus. Bakkeparkering tillates i kjerneområdene for bevegelseshemmede.
4	Fiskeridirektoratet, 29.08.2018	a) Planforslaget omfatter ikke tiltak i eller ved sjø. Fiskeridirektoratet har derfor ingen innspill til planarbeidet.	a) Tas til orientering.

	16/00151-135		
5	Rogaland fylkeskommune 16/00151-139	<p>a) Fylkesutvalget vedtok 28.08.2018:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Saken tas til orientering.</li> <li>2. Fylkesordføreren tar initiativ til et politisk dialogmøte med de berørte kommuner, for å drøfte saken nærmere.</li> </ol> <p>Oppsummering av fylkesrådmannens saksforelegg:</p> <p>b) Viser til at sterk vekst i området har bidratt til behov for oppdatert plan. Fylkesutvalget støttet prinsippet om fire kjerneområder med høy arealutnyttelse.</p> <p>c) Vurderinger om Forus sin regionale rolle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planens hovedtrekk samsvarer med regionalplanens arealstrategi. I regional interesse at området får gode muligheter til videre utvikling.</li> <li>- Planforslaget støtter regionalplanens arealstrategi, gir tydelig retning mot miljøvennlige transportformer og støtter opp om busseveien.</li> <li>- Områder for plasskrevende handel er ikke avsatt. Tilråd at det legges inn i planen jfr. kriteriene i regionalplanen.</li> </ul> <p>d) Vurderinger om lokaliseringssprinsipper for næringskategorier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fylkesrådmannen støtter planens prinsipp om gode rammer for alle tre næringskategorier på Forus.</li> <li>- Gir innspill om at strukturerende elementer utformes slik at de senere kan fungere i en mer bymessig situasjon. Det gjelder grønnstruktur, gatetverrsnitt, bebyggelsesform, plassering og volum i gateløp og uterom, og evt. endret bruk av bebyggelse.</li> </ul> <p>e) Vurderinger relatert til nullvekstmålet:</p>	<p>a) Tas til orientering. Styret er positive til politisk dialogmøte. Møtet ble holdt 8. feb. 2019.</p> <p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Vurdering om Forus sin regionale rolle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tas til orientering</li> <li>- Tas til orientering</li> <li>- Kommunenes bestemmelser for salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner og andre større byggevarer framgår i til enhver tids gjeldende kommuneplaner samt detaljregulering.</li> </ul> <p>d) Vurderinger om lokaliseringssprinsipper for næringskategorier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tas til orientering.</li> <li>- Planen gir tydelige rammer og retning for varige og strukturerende infrastruktur, eksempelvis grønnstruktur, kollektiv, gange, sykkel og et hierarki for veg infrastruktur. Detaljer, samt endelig programmering av bebyggelse vil avklares gjennom saksbehandling av plan- og byggesaker.</li> </ul> <p>e) Maksimal bilandel er beregnet med forutsetning om at hele det teoretiske potensialet bygges ut. Overordnet mål om null vekst i personbiltransport har</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Med bakgrunn i beregnet maksimal bilandel redusert fra 78% til 27%, stilles det spørsmål ved hvor realistisk det er å nå nullvekstmålet med Forus sitt utgangspunkt.</li> </ul> <p>f) Vurdering av parkering:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbefaler at planen fristilles fra tidligere føringer pga. nye klimamål, nullvekstmål og byvekstavtale. Viser til at det er dokumentert stor overkapasitet på parkering. Dersom høringen bringer fram alternative og faglig vektige vurderinger med annen konklusjon, må ny høring vurderes.</li> </ul> <p>g) Vurdering av kjerneområdene (antall, lokalisering, innhold):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Har ikke innvendinger til antall kjerneområder. Vedr. prioritering av områder legges kommunenes vurderinger til grunn.</li> <li>- Forus bør få gode betingelser for utvikling, samtidig som Forus ikke blir en konkurrent til sentrene. Arealpotensialet er mindre viktig enn hvilke funksjoner det legges til rette for. Plangrepet med noe handel og service vurderes som positivt.</li> <li>- Kanalsletta: Utnyttelsesgrad i ubebygd felt i vest bør vurderes redusert pga lavere busstilgjengelighet og høy parkeringsdekning.</li> <li>- Koppholen: Anbefaler kombinert formål på Tvedtsenteret hvis kontorformål tillates.</li> <li>- Forussletta sør og nord: Fremmer <u>faglig råd</u> om at idrett og fornøylespark tas ut som formål i kjerneområdene. Formålene er ikke forenlig med kjerneområdene intensjon. Spesifikke idrettsanlegg bør konsekvensutredes konkret og utfra lokaliseringskriterier. Fornøylespark faller inn under «Fritids- og turistformål».</li> <li>- Forussletta sør: Lite areal er til rent næringsformål. Tjenesteyting kan få stort omfang sammen med industri og kombinasjonsvirksomhet. Bør vurdere å fjerne minimumsandel areal til slike formål.</li> </ul>	<p>gitt føringer for planens mål, strategier, prinsipper og anbefalinger om planutforming. Planforslaget vil bidra positivt i forhold til regionens samlede nullvekstmål for personbiltransport.</p> <p>f) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100m2 BRA til 0,5 p-plasser pr 100m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>g) Kjerneområder (antall, lokalisering og innhold):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tas til orientering.</li> <li>- Intensjonen er at Forus fortsatt skal utvikles som næringsområde, men med rammer for en mer bymessig utvikling i fire kjerneområder langs Bussveien. Kjerneområdene skal ikke konkurrere med sentrum og lokalsentre, men skal gi muligheter for ny samlokalisering av kontorarbeidsplasser, møtesteder, områdekvaliteter, noe nærhandel og service. For kjerneområdene gis det overordnede rammer i plankart og bestemmelser, samt noen utviklingsstrategier for de enkelte kjerneområdene.</li> <li>- Merknad om antall kjerneområder tas til orientering.</li> <li>- I planforslaget anbefales kombinert formål på områder hvor kontor tillates. Øvrige arealer innenfor Tvedtkvartalet anbefales næringsformål med bestemmelse som spesifiserer eksisterende kjøpesenterformål.</li> </ul>
--	--	---	---

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bør vurdere krav om maks boligandel for å ta hensyn til næringsutvikling ved busstraseen.</li> </ul> <p>h) Vurderinger av blågrønn struktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planen gir et finmasket nettverk for gående og syklende med grønnere preg, samt noen mer romlige grøntarealer. Hensynssone grønnstruktur skal bli del av regional grønnstruktur. Utfordrende å avsette arealer til blågrønn struktur i et aktivt næringsområde.</li> </ul> <p>i) Vurdering av nyere tids kulturminner:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kulturminneutredning mangler. Gir generelt <u>faglig råd</u> om at nyere tids spor sikres i større grad for å styrke stedsidentiteten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Idrettsanlegg og fornøylespark tas ut som formål i kjerneområdene.</li> <li>- For å unngå at områder til rent næringsformål i for stor grad erstattes med tjenesteyting, er nærservice pr kjerneområde begrenset opp til 1000 m2 BRA og kun tillatt i kombinert bebyggelse. Bestemmelsene definerer også hvilken type tjenesteyting som er tillatt. Bestemmelsene styrer forholdsmessigheten av tjenesteyting mot industri og kombinasjonsvirksomheter, samt ivaretar nødvendig fleksibilitet i planen.</li> <li>- Boligformål er kun tillatt på østsiden av Bussveien (KJ4B og KJ4E). Forussletta er en del av bybåndet Stavanger-Sandnes og det er viktig å opprettholde en god miks av bolig/næring i områder som i dag har stor grad av funksjonsblanding tett på Bussvei, er godt lokalisert til Sandnes sentrum og i nedslagsfelt til Lura lokalsenter. Andelen bolig/næring avklares på neste plannivå innenfor rammene av IKDP Forus og kommuneplanens bestemmelser.</li> </ul> <p>h) Tas til orientering</p> <p>i) Vurdering av nyere tids kulturminner:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tas til orientering. Nyere tids kulturminner vil blant annet diskuteres med byantikvaren.</li> </ul>
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkstedhall med hensynssone H570 er ikke kulturminne.</li> <li>- Gjenværende rest av flystripen ved felt KJ2F bør vurderes for bevaring. Foruskanalen anses som et kulturminne/krigsminne.</li> <li>- Bunker i grønnstruktur, vedlikeholdshangar for Forus flyplass og Statoils hovedkontor inngår i Kulturminneplan Stavanger, der forutsettes at kulturminner reguleres til bevaring i framtidige reguleringsplaner. Disse bør vises med hensynssone H570.</li> </ul> <p>j) Vurdering av automatisk freda kulturminner:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestemmelse må tas inn: «Før område- og detaljplaner kan bli vedtatt må kulturminnemyndighetene vurdere om foreslått arealdisponering vil føre til konflikt i forhold til automatisk freda kulturminner, jf. Kulturminneloven. Tiltak unntatt det generelle plankrav skal sendes kulturminnemyndighetene for vurdering i henhold til kulturminnelovens §§ 3, 8 og 9. Dette gjelder også for tiltak innenfor formålene grønnstruktur og LNF.»</li> <li>- Det må også knyttes en bestemmelse til hensynssone 11-8 d) (H730) der det går frem at: «Det er ikke tillatt å utføre tiltak eller arbeid innenfor disse områdene uten tillatelse fra kulturminnemyndighetene, jf. kulturminnelovens §§ 3, 4 og 8. Automatisk freda kulturminner som ligger innenfor områdene vist som utbyggingsområder skal, med tilstrekkelig vernesone jf. kulturminnelovens § 6, søkes bevart gjennom hensynssone i kombinasjon med grøntstruktur. Det skal i forbindelse med framtidig reguleringsplanarbeid utarbeides skjøtselsplan for det arealet som avsettes til hensynssone kulturminne innenfor avsatt planområde.»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkstedhall i KJ2K med hensynssone H570 tas ut av planen.</li> <li>- Flystripe ved KJ2F ble vurdert etter innspill fra fylkesrådmannen, men ble ikke tatt inn.</li> <li>- Relevante objekter i Kulturminneplan for Stavanger blir lagt inn i planen med hensynssone H570 og retningslinjer.</li> </ul> <p>j) Vurdering av automatisk freda kulturminner:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ikke behov for bestemmelse da dette er fastsatt i eget lovverk.</li> <li>- Det er knyttet en bestemmelse til hensynssone H730.</li> </ul>
6	Avinor 16/00151-144	a) Restriksjonsplanen for Stavanger lufthavn Sola ivaretar blant annet høyderestriksjonsflater/hinderflater rundt rullebanen, byggerestriksjoner i tilknytning til flynavigasjonsanleggene samt forhold med hensyn til farlig eller villedende belysning ved lufthavnen. Temakartet som er tatt inn i plankartet, viser høyde-/byggerestriksjoner i Sola kommune. Det bemerkes at de delene av	a) Temakart som viser høyde-/ byggerestriksjoner er vist for områdene i Stavanger og Sandnes i tråd med vedtak av Samferdselsdepartementet 30.06.2006.

		kommunedelplanen som ligger i Stavanger og Sandnes også er belagt med restriksjoner, med unntak av en mindre del av planområdet i nordøst (ut mot Gandsfjorden).	
7	Direktoratet for mineralforvaltning 16/00151-145	<p>a) Planområdet berører pukkkforekomsten på Røyneberg i Sola kommune som er vurdert til å ha nasjonal betydning som råstoffressurs. DMF kan ikke se at planen medfører planmessige endringer for forekomsten.</p> <p>b) Uttaket har egen reguleringsplan og påvirkes derfor ikke av IKDP Forus.</p>	<p>a) Innspillet tas til orientering. Innspillet medfører ikke endringer i planen. Virksomheten er en industribedrift som kan påføre omgivelsene negative konsekvenser som bl.a. støy og støv. IKDP Forus legger til rette for lokalisering av virksomheter og formål som ikke berøres negativt av pukkkverket.</p> <p>b) Det er en pågående reguleringsplan for masseuttaksområdet.</p>
8	Park og vei, Stavanger kommune 16/00151-146	<p>a) Planens blågrønne visjon må implementeres for alle områder i planen, ikke bare i grønnstruktur.</p> <p>b) Anbefaler eget punkt om grønnstruktur som hovedformål i bestemmelsene.</p> <p>c) Park og vei anbefaler konkrete forslag til bestemmelser om kvaliteter i grønnstrukturen, vannkvalitet, betingelser for gang- og sykkelveier i grønnstruktur, vannhåndtering, flomveier, utforming av vannveier.</p>	<p>a) Blågrønn visjonsplan er blitt benyttet som en mulighetsstudie til den videre bearbeidelsen av planen.</p> <p>b) Bestemmelsene har eget punkt om grønnstruktur.</p> <p>c) Bestemmelser er bearbeidet som følge av innspill.</p>
9	Vann og avløp, Stavanger kommune, 16/00151-149	<p>a) Savner omtale av kanalens primærfunksjon i dag, kommunalt avløpsanlegg for overvann og for flomavledning. Må avklare eierskap, hva skal ha status som avløpsanlegg for overvann og hva er parkanlegg som driftes av andre ansvarsområder?</p> <p>b) Positive til omforming av kanalene fordi kapasiteten videreføres.</p>	<p>a) Kanalenes primærfunksjon i dag er beskrevet gjennom arbeidet med Blågrønn visjonsplan. Anbefalingen fra dette arbeidet er å bruke de eksisterende strukturene for vannhåndtering i planområdet. Dette er fordi alle eksisterende rør og vannveier leder inn til de eksisterende kanalene. Kommunene anbefaler i samfunnsplanens handlingsdel et oppfølgingspunkt hvor blant annet kanalenes primærfunksjon og driftsansvar avklares.</p> <p>b) Tas til orientering.</p>
10	Sandnes kommune VA og park/idrett/vei 16/00151-203	<p>a) Positivt at Forus gjøres mer attraktiv for gående og syklende i form av grønnstruktur, sykkelveinett, kollektivnett, samt reetablere vannmiljøer.</p>	<p>a) Tas til orientering</p>

		<p>b) I temakart for gange bør det defineres prioriterte hovedruter hvor opparbeidelsen skal holde høy standard og prioriteres i opparbeidelsesrekkefølgen, hovedrutene bør knyttes mot kjerneområder og bussveiholdeplasser.</p> <p>c) Bør vurderes å avsette areal i grøntstrukturen, også H540_2, som kan bidra til å håndtere lokalt overvann i åpne grønne løsninger ved ekstremnedbør/flomsituasjon.</p> <p>d) Det bør innlemmes at områder tilrettelagt for vannhåndtering i grøntstrukturen skal opparbeides som naturlig del av grøntanlegget og det bør etterstribes integrerte rensfunksjoner der det er hensiktsmessig.</p> <p>e) Det bør tas hensyn til truede arter i planområdet. Hettemåke og sivhøne.</p> <p>f) Det er registrert forekomster av parkslirekne og kjempebjørnekjeks langs Løwenstrasse. Det bør vurderes innlemmet i bestemmelsene at det skal drives aktiv bekjempelse og hindring av spredning av disse.</p>	<p>b) Standard for gange og sykkel avklares i detaljregulering. Standard vil blant annet følge anbefalinger i vedtatte regionale strategier for gange og sykkel. Det er vektlagt at hovedruter skal knyttes mot kjerneområder og Bussvei holdeplasser. Noen hovedruter er gjennomgående transportårer.</p> <p>c) Det anbefales at grønnstruktur kan tilrettelegges for vannhåndtering der hvor det er hensiktsmessig. Områdene må opparbeides slik at de fungerer som flomveier som leder til kanalene.</p> <p>d) Tas til orientering.</p> <p>e) Truede arter i planområdet, eksempelvis hettemåke og sivhøne, søkes ivaretatt i plan- og byggesaker på Forus.</p> <p>f) Bekjempelse og hindre spredning av parkslirekne og kjempebjørnekjeks følges opp kontinuerlig, og uten at dette er en egen bestemmelse i plan.</p>
11	Fylkesmannen i Rogaland 16/00151-162	<p>a) Berømmer det omfattende arbeidet som er lagt til grunn for planforslaget. God forankring i regionalt planforum.</p> <p>b) Samfunnsdel: Viser plangrep som er i tråd med nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging og Statlig planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging (BATP).</p> <p>c) Handlingsdel: Planens handlingsdel bør være mer konkret om hvordan det skal jobbes videre med tiltakene i handlingsplanen.</p> <p>d) Plankrav: Gir <u>faglig råd</u> om at planen sikrer plankrav om detaljregulering.</p> <p>e) Blå/grønne strukturer: Positivt at planen vil forsterke blå/grønne strukturer på Forus. Det gis <u>faglig råd</u> om at det presiseres i</p>	<p>a) Tas til orientering</p> <p>b) Tas til orientering</p> <p>c) Konkretisering av planens handlingskapittel vurderes til sluttbehandling av IKDP Forus. Ansvarlig kommunal etat oppgis i handlingskapittelet.</p> <p>d) Plankrav er innarbeidet ved tillegghøring.</p> <p>e) Faglige råd om blågrønne strukturer, herunder også eventuelle endringer og presiseringer av bestemmelser,</p>



		<p>bestemmelsene at gjødsling og kjemiske plantevernmidler ikke tillates. Kantsoner langs vann er viktig for overvannshåndtering, naturmangfold og rekreasjon og fylkesmannen gir faglig råd om at variert kantsone med stedege busker og trær sikres bedre i bestemmelsene. Tverrsnittareal i kanalløp og helning på kanal bør spesifiseres. Fylkesmannen anbefaler belysning av gang- og sykkelveier og gjennom grønnstrukturen for kriminalitetsforebyggende tiltak.</p> <p>f) ROS: Fylkesmannen bemerker at det ikke benyttes akseptkriterier i del 2 og ikke beskriver grenser for når avbøtende tiltak er nødvendig, beskrivelse av disse og om nødvendig henvisning i bestemmelser. ROS analysen må også inkludere konsekvenser for forhold utenfor planområdet. På bakgrunn av dette bør kommunene gjennomgå ROS-analysen på nytt.</p> <p>g) Trafikk: Fylkesmannen etterlyser vurderinger av tiltak mot trafikkulykker i ROS-analysen.</p> <p>h) Hotell: Fylkesmannen stiller spørsmål ved om det er ønskelig å åpne for flere hoteller på Forus, jfr. bestemmelser til kjerneområdene om dette. Hotellnæringen blir viktigere framover for levende sentrumsutvikling. Fylkesmannen savner vurdering av hvordan flere hotell på Forus vil påvirke utviklingen av sentrum i Stavanger og Sandnes.</p>	<p>vurderes frem mot sluttbehandling av IKDP Forus. Detaljerte hensyn må ivaretas i detaljregulering.</p> <p>f) ROS analysen gjennomgås og oppdateres til kravene for kommuneplan ROS.</p> <p>g) Vil vurderes i gjennomgang av ROS-analysen. Det er vurdert at trafiksikker skolevei til boligformål på Forus øst er eller skal ivaretas i tilgrensende planer.</p> <p>h) I planen er det lagt inn bestemmelser om at bevertning og hotell kan etableres i kjerneområdene. Dette for å sikre fleksibilitet som markedet trenger for å tilpasse tjenestetilbud og service etter behov. Det er også en intensjon i bestemmelsen om å lede slike funksjoner til de områdene som har best kollektivtilbud og flere servicefunksjoner som kan gi attraktive kjerneområder. Behovet for hotell er i stor grad markedsstyrt og det er ikke en automatikk i at en begrensning på Forus vil gi flere hotell i sentraene. Hotell på Forus vil gjerne rette seg mot andre brukergrupper enn i sentrum, og vil således ikke nødvendigvis være i konkurranse. Det anbefales ikke å gjennomføre analyser for å se på konkurranseforholdet mellom hotelletablering i kjerneområdene på Forus og i sentraene.</p>
--	--	--	---

		<p>i) Klima: Et av hovedmålene i samfunnsdelen er knyttet til klima. Her er klimaforlikets opprinnelige vedtak om 30% reduksjon innen 2030 lagt til grunn. Fylkesmannen minner om at Norge siden har forpliktet seg til 40% reduksjon, jfr. Parisavtalen og ny klimalov. Fylkesmannen mener at IKDP Forus må synliggjøre planen skal bidra til at forpliktelsene om 40% reduksjon i klimagassutslipp kan nås.</p>	<p>Bestemmelser om bevertning og hotell i kjerneområdene anbefales ikke endret.</p> <p>i) IKDP Forus legger til grunn forpliktelse om 40% reduksjon i klimagassutslipp. Planens intensjon er å samordne arealutvikling og transport, og gi rammer for attraktiv og miljøvennlig videreutvikling av Forus som næringsområde. Planens hovedgrep med kjerneområder knyttet til sentrale stoppesteder langs bussveien og rett virksomhet på rett sted i forhold til virksomhetens behov for transport, vil medvirke til ønsket reduksjon av klimagassutslipp. Tiltak for gående og syklende er grep for endring av reisemiddelfordeling og virker positivt på klimaregnskapet. Forus skal videreføres som næringsområde og det vil fortsatt være trafikk inn til og gjennom området selv om en lykkes med planens mål, hovedgrep og strategier.</p>
12	Kommunalteknikk, Sola kommune 16/00151-185	<p>a) Åsenvegen går gjennom et boligområde. Bør legge om denne slik at beboerne slipper gjennomgangstrafikk mellom Sola og Forus, f.eks. kjøreadkomst for bil parallelt med bussveg. Bussgarasjen er lokalisert langs Moseidsletta og generer mye busstrafikk. Omkjøring er negativ for miljøet pga. forlenget kjørelengde og forurensing.</p> <p>b) Ta inn nye bestemmelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det anbefales at det ikke bygges kjellere.</li> <li>- Tiltak i og langs kanalen skal ikke redusere kanalens kapasitet, gi økte drifts- og vedlikeholdskostnader, eller økt erosjonsfare.»</li> <li>- Til 1. gangs behandling av alle reguleringsplaner skal det inngå rammeplan for vann og avløp. Planen skal vise prinsippløsninger for vann og avløp i området samt sammenheng med eksisterende system. Planen skal være</li> </ul>	<p>a) Åsenvegen blir ikke lagt om gjennom boligområde Åsenkroken/Åsenhaugen i IKDP Forus. IKDP Forus anbefaler at Åsenveien stenges for biltrafikk øst for krysset Røynebergsletta/ Åsenvegen. Stenging vil skje når løsning for buss i krysset Forusbeen x Åsenveien, og Bussvei C i Åsenveien etableres.</p> <p>b) Alle innspillene er vurdert i løpet av flere felles møter mellom kommunenes va-avdelinger og prosjektgruppen. Flere bestemmelser er innarbeidet. Det henvises til bestemmelser og retningslinjer.</p>

		<p>godkjent av VA-ansvarlig virksomhet i gjeldende kommune før 2.gangs behandling.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommunalteknisk vegnorm for Nord-Jæren skal legges til grunn i planlegging. Avvik fra normen må godkjennes særskilt av vegansvarlig virksomhet i gjeldende kommune.</li> <li>- I anleggs- og driftsfasen skal overvann gå gjennom sedimenteringsbasseng før det føres videre til kanal/resipient.</li> </ul>	
13	Statens vegvesen Region Vest 16/00151-198	<p>a) Statens vegvesen støtter forslaget om å stenge Forusbeen. Stenging av Forusbeen gjør det langt lettere å løse fremføring av Bussveien gjennom det såkalte treghetspunktet. Savner et tidspunkt for når Forusbeen skal stenges og hva som utløser det (rekkefølgekrav/bestemmelser). Uklart hvordan adkomst til kjøpesenterområdet samt KJ2J skal løses midlertidig og permanent. Trafikksystemet må arbeides med til 2. gangs behandling for å oppnå en forutsigbarhet i forhold til stenging av Forusbeen.</p> <p>b) I detaljregulering for Tvedtkvartalet er Forusbeen ikke vist stengt og antar dette vil bli innarbeidet til 2. gangs behandling. Detaljreguleringen for Tvedtkvartalet burde ikke blitt igangsatt før IKDP Forus var vedtatt.</p> <p>c) Trasé for Bussvei/kollektiv bør trekkes litt nordover i selve treghetspunktet, slik at den følger eksisterende vegareal. Dette vil gi mindre inngrep på eiendommene sørøst for treghetspunktet.</p> <p>d) Antar parkeringsnormen blir innskjerpet og harmoniseres med det arbeidet som har pågått over lengre tid knyttet til parkering i Forusområdet.</p>	<p>a) Ved etablering av kryssløsning for buss i krysset Forusbeen x Åsenvegen skal Åsenvegen stenges for biltrafikk på strekningen mellom Røynebergvegen og Forusbeen. Samtidig skal Forusbeen stenges for gjennomkjøring i krysset Forusbeen x Åsenvegen, og det skal etableres ny kryssing av kanalen fra Forusbeen til Fabrikkveien. Traktorveien stenges samtidig for gjennomkjøring øst for Fabrikkveien. Senest når 70 000 m2 BRA med nye arealer innenfor kjerneområde Koppholen nord for kanalen er bygget ut, skal det vurderes om Forusbeen skal stenges for gjennomkjøring i krysset med Lagerveien (Bussveien).</p> <p>b) Angående stenging av Forusbeen og Åsenvegen vises det til pkt a over. Innspill om detaljregulering for Tvedtkvartalet tas til orientering.</p> <p>c) I planforslaget anbefales det å trekke treghetspunktet noe sør for hensiktsmessig løsning av annen infrastruktur.</p> <p>d) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 personbiler pr 100m2 BRA til 0,5 pr 100m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p>
14	Byantikvaren i Stavanger 16/00151-191	<p>a) Omtaler anlegg på Forus som inngår i Stavangers kulturminneplan, det gjelder krigsminner og Statoils hovedkvarter.</p> <p>b) Gledelig at rester av gamle Forus flyplass er regulert med hensynssone. Det samme må gjøres for iøynefallende krigsminner</p>	<p>a) Equinor (Statoil) sitt hovedkvarter vises med hensynssone H570 bevaring Kulturmiljø.</p> <p>b) Rester av gamle Forus flyplass på Equinor Forus Vest, krigsminner rundt Maskinveien samt hangaren</p>

		rundt Maskinveien, og med hangaren der Biltema planlegger innflytting. Verneformål må også vurderes for Statoils hovedkvarter, viktig symbol for Stavanger som oljeby og for Norge som oljenasjon.	v/Biltema vises også med hensynssone H570 Bevaring kulturmiljø. Flystripe ved Kj2F ble vurdert etter innspill fra fylkesrådmannen, men ble ikke tatt inn.
15	Maskinveien 1 AS 12.06.2018 Dok 16/00151-118	a) Eiendommen gnr. 15/688 er utleid til Monter AS. I IKDP Forus foreslås eiendommen omdisponert til parkeringsanlegg. Det er nettopp gjennomført grensejustering mot nabo for å få en mer hensiktsmessig grense. Maskinveien 1 As har nylig kjøpt gnr. 16/689 og der er en eldre bygning besluttet revet. Monter planlegger utvidelse og søknadsdokumenter er under oversendelse til Stavanger kommune. Det er mer attraktivt med fortsatt utleie av bygningsmassen, enn å eie/drifte et parkeringsbygg. Viser til omtalt overkapasitet på parkeringsplasser og etablert parkeringshus på Forus og at det ikke har vært økonomisk suksess i å drive parkeringshus i området. Planforslaget legger heller ikke opp til at det skal være attraktivt å benytte privatbil, og det svekker økonomiske betingelser ytterligere. De være utenkelig for Maskinveien 1 AS å konvertere fra butikk-/lager til parkeringsbygg. Planen bør være realistisk med tanke på gjennomføring. Med unntak av ekspropriasjon, finnes ikke virkemidler for å oppføre parkeringsbygg. Parkeringshus bør være en del av infrastrukturen i området som kan etableres tidlig i planperioden.	a) Parkeringsanlegget er tatt ut av planen.  Planens gjennomføringsevne generelt vurderes i tilleggshøring og til sluttbehandling av IKDP Forus.
16	IKEA, Dok 16/00151- 134	a) IKEA har internt mål om at minimum 15% av kundene skal bruke andre fremkomstmidler enn bil. Målet er realistisk på ny tomt H1. b) Henviser til bestemmelse i regionalplanen: « <i>Som unntak fra forbudet mot handelsetableringer utenfor områder avsatt til sentrumsformål åpnes det for at Sola, Sandnes og Stavanger kommuner i samarbeid kan avsette et område til formål handel på Forus felt C. Hensikten med unntaket er å gi mulighet for at det på dette området etableres en enkelt større handelsvirksomhet med regionalt/ landsdelsbasert nedslagsfelt, og uten at dette utvikler seg til et handelsområde med flere virksomheter.</i> » IKEA er en regional	a) Tas til orientering  b) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100m2 BRA til 0,5 p-plasser pr 100m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.

		<p>aktør og selger varetyper som gjør det vanskelig å følge parkeringsbestemmelsene på 0,3 p-plasser per 100 m<sup>2</sup>.</p> <p>c) Kravet i IKDP om 3 sykkelparkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup>, utgjør 1050 plasser mot 140 plasser i gjeldene reguleringsplan for tomt H1. Krav om sykkelparkering er plasskrevende og urealistisk for virksomheten.</p> <p>d) IKEA setter pris på at unntaksbestemmelsen i regionalplanen er videreført i IKDP. Bakgrunn for unntaksbestemmelsen må reflekteres i bestemmelsene til IKDP § 1.11.1 a og 1.11.2a (parkeringsnorm).</p>	<p>c) Parkeringsnorm for sykkel er vurdert. Det anbefales å opprettholde krav om 3 p-plasser for sykkel pr 100 m<sup>2</sup> BRA innenfor kjerneområder og 400 m fra bussveien. I øvrige områder skal det avsettes plasser for 0,5 p-plasser for sykkel pr 100 m<sup>2</sup> BRA.</p> <p>d) Unntaksbestemmelsen i regionalplan for H1 videreføres i IKDP Forus. Hva angår parkeringsnorm for bil og sykkel, vises det til pkt b og c over.</p>
17	Bertel O Steen Dok 16/00151- 133	<p>Link Arkitektur på vegne av Bertel O Steen.</p> <p>a) Bertel O. Steen Rogaland AS ble etablert i Vassbotnen 9 i 1997 med et moderne bilanlegg tilpasset bedriftens virksomhet innen salg og reparasjon av nyttekjøretøyer og personbiler. En av de store utfordringene ved enhver utbygging har vært å ivareta tilfredsstillende og sikker trafikkavvikling og parkeringsforhold på eiendommen.</p> <p>b) Foreliggende høringsutkast viser forslag til sykkelstamvei som vil legge beslag på et allerede anstrengt uteareal og som i betydelig grad vil redusere eksponering mot motorveien. Det forutsettes at sykkelstamveien i sin helhet legges på utsiden av eiendomsgrensen.</p> <p>c) Høringsutkastets temakart lanserer gangvei tilnærmet diagonalt gjennom Bertel O. Steen sin eiendom. Traseen går i sin helhet over eksisterende parkeringsplasser, transport- og manøvreringsarealer samt oppstillingsplasser for vogntog, lastebiler og busser. En slik løsning vil innebære at store deler av anlegget ikke kan benyttes.</p> <p>d) Det er lagt ved skisser om alternativ plassering av både sykkelstamveg og gangveier.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Sykkelstamvegen er ferdig regulert. Endring av trase for sykkelstamveg er ikke vurdert i IKPD Forus.</p> <p>c) Omtalte gangvei som krysser eiendommen er tatt ut av plankart/temakart.</p> <p>d) Tas til orientering.</p>
18	Stavanger Investering AS Dok 16/00151-136	<p>a) Nye rekkefølgekrav på Forus er ikke ønskelig.</p>	<p>a) Rekkefølgekrav gjennomgås og vurderes etter plan- og bygningslovens bestemmelser om rekkefølgetiltak. Det skal blant annet vurderes om det er saklig begrunnet</p>

		<p>b) I et område med veier med god bredde bør det ikke være nødvendig med nye løsninger for gang- og sykkeltrafikk men i stedet avsette deler av eksisterende veier til dette formålet. Innenfor et urbant Forusområde er det naturlig at alle trafikanter beveger seg i samme rom.</p> <p>c) Med hensyn til eiendommen: ny overgang over E39 ansees som unødvendig da det finnes en undergang like ved. En del tiltak kan gjennomføres ved å avsette areal i eksisterende infrastruktur.</p> <p>d) Parkering og bilbruk: Arealplanleggingen i Sola, Stavanger og Sandnes har lagt til rette og legges fremdeles til rette for store boligutbyggingsområder uten kollektivtransport. Lav parkeringsnorm er ikke ansvarlig.</p> <p>e) Begrensingen på utnyttelse innenfor 400 m langs bussveien og begrensninger på kontorandelen er en feil løsning. Innenfor 400 fra bussvei bør maks utnyttelse være 250% BRA og kontorandel 100%, antall etasjer 8.</p>	<p>behov for å vedta rekkefølgekravene ut fra et samfunnsmessig synspunkt. Rekkefølgetiltakene skal kostnadsberegnes og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen. Det er gjort endringer i krav om rekkefølgetiltak. Det vises til oppdaterte plandokumenter for nærmere informasjon og begrunnelse. Det er gjort endringer i krav om rekkefølgetiltak. Det vises til oppdaterte plandokumenter for nærmere informasjon og begrunnelse.</p> <p>b) Anbefalinger for gående og syklende blir gjennomgått og vurdert opp mot mål og strategier i vedtatt planprinsippdokument og merknader i hovedhøring.</p> <p>c) Rekkefølgetiltaket utgår.</p> <p>d) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100m2 BRA til 0,5 p-plasser pr 100m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>e) Bestemmelser for indre og ytre bussveiene innenfor 400 meter fra bussvei anbefales videreført, men med følgende endring: IBV – Indre bussveiene - minimumsutnyttelse 70% BRA og maksimumutnyttelse 190% BRA. YBV – ytre bussveiene – min. 70% BRA og maks. 165% BRA. Kontorandel anbefales ikke høyere enn 60% av tomtens BRA.</p>
19	Sektor Eiendom, Lagerveien 23, 16/00151-143	a) Innkjørsel på tomten må beholdes og ikke erstattes av et grønt drag. Tomten skal være tilgjengelige for lastebil med tilhengere.	a – c) Dette er problemstillinger som vil vurderes i tilleggshøring og til sluttbehandling av IKDP Forus. Plankart

		<ul style="list-style-type: none"> <li>b) IKDP-Forus må ta hensyn til de eksisterende eiendommer og gjenværende levetid av bygg før det kan legges til rette for grønt drag med mer.</li> <li>c) IKDP-Forusplan bør koordineres med planen for bussvei Forus Nord, og utsettes.</li> </ul>	og bestemmelser justeres som følge av eventuelle nye anbefalinger.
20	Øistein Søndena, 05.09.2018 16/00151-141	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Savner en forbindelse til dobbeltsporet.</li> <li>b) Planen bør legge inn kollektivforbindelse mellom Sandnes, Sola (inkludert til flyplassen) og Stavanger sentrum via Forus.</li> <li>c) Savner sykkelvei til Sola sentrum.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Bussveiforbindelse mellom Forus og dobbeltsporet (Gausel stasjon) ligger inne i planen for bussveien.</li> <li>b) Bussveien går mellom sentrum i Stavanger, Sandnes og Sola via Forus.</li> <li>c) Planen legger til rette for forbedrete gang- og sykkelveier til omkringliggende (bolig)områder, men regulerer disse kun innenfor planområdet. Sykkelvei videre til Sola sentrum bør reguleres i tilstøtende plan(er).</li> </ul>
21	Sektor Eiendom, Maskinveien 24, Dok 16/00151-147	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Grønt drag vil stenge adkomst til tomten, og den blir dermed ikke aktuell for industri.</li> <li>b) Grøntdrag er planlagt over eksisterende bygninger og kan derfor ikke gjennomføres.</li> <li>c) En ny overgang over E39 er ikke nødvendig. Det er dyrt, og alternativer for gang- og sykkel er like ved i form av en undergang.</li> <li>d) Grønt drag er plassert der det er veldig bratt terreng.</li> <li>e) Utnyttelse og formål. Rent kontorformål må beholdes, og ikke nedjusteres til minimum 30% industri.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Maskinveien 24/26 har adkomst via intern vei.</li> <li>b) IKDP Forus er en plan som viser framtidige strukturer og arealbruk. Eksisterende bygg kan beholdes innenfor prosjektert grøntdrag fram til dagens bruk opphører.</li> <li>c) Gang- og sykkelbro over E 39 utgår.</li> <li>d) Grønt draget i IKDP Forus viderefører dagens situasjon. Terrenget har varierende stigningsforhold, men det vurderes ikke aktuelt å endre avgrensning som følge av dette.</li> <li>e) Området ligger, etter revidert planforslag, innenfor bestemmelsesområde indre bussveiene. Her er minimum utnyttingsgrad 70 % og maksimum utnyttingsgrad 190 %. Maksimum kontorandel per tomt skal ikke være mer enn 60 % av tomtens BRA. Minimums industriandel ligger dermed på 40%.</li> </ul>

22	Sola Golfklubb Dok 16/00151-148	<p>a) Sola Golfklubb er positive til IKDP Forus-planen, som tilrettelegger for ytterligere utvidelse av næring og private interesser. Sola Golfklubb er Norges største golfanlegg.</p> <p>b) De stiller seg undrende til plassering av Sentralparken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Den er plassert langt unna der folk bor og vil ikke bli benyttet i ønsket grad.</li> <li>- En må krysse bussveien for å nå den, noe som vil redusere bruk ytterligere.</li> <li>- Plasseringen vil kreve at golfklubben må fjerne driftsbygning, parkering og driving range som vil påvirke klubben i stor grad både driftsmessig og økonomisk.</li> <li>- Selv om en slik park er fram i tid, vil den stenge for investeringer og vedlikehold av anlegget for klubben.</li> </ul> <p>c) Alternativ plassering av parken bør utredes, og mener at travbanen eller kjerneområde 3 vil være bedre egnet, da de har nærhet til boliger, og vil bli benyttet i mye større grad enn midt inne i et næringsområde med få eller ingen beboere.</p> <p>d) Golfbanen i tillegg til Kjerrberget er et parkområde som i stor grad blir benyttet av befolkningen på Skadberg/Kjerrberget.</p> <p>e) Golfklubben ser gjerne at det blir gjort en utredning om hvordan en kan tilrettelegge golfanlegget for bruk både av golfere og ikke golfere og økt innlemming i næringsområdene rundt.</p>	<p>a) Tas til orientering</p> <p>b) Sentralparken vil kunne benyttes av golfere, folk som er på tur i området, og av folk som jobber på Forus. Framtidig planlegging vil vise om bygningene kan bestå som del av sentralparken. Golfklubben er videreført som idrettsformål i IKDP Forus. Det gjelder både bygg og golfanlegg.</p> <p>c) Parken er en del av regional grønnstruktur i øst-vest-retning. Ny grønnstruktur og park i dette området/strekningen har en lang tidshorisont. Det vises til planbeskrivelsen og øvrig kunnskapsgrunnlag for informasjon og vurderinger.</p> <p>d) Tas til orientering.</p> <p>e) Det er en intensjon i planen at golfbanen i planperioden kan inngå som en viktig kvalitet for området. Det vises til planbeskrivelsen og øvrig kunnskapsgrunnlag for informasjon og vurderinger. IKDP Forus er en overordnet plan der kun hovedtrekk blir utredet.</p>
23	Kanalsletta Utvikling AS Dok 16/00151-150	<p>a) Kanalsletta 4 finner det positivt at Kanalsletta foreslås tilrettelagt som kjerneområde med tilhørende høy utnyttelse.</p> <p>b) <u>Parkeringsdekning</u>. Mener at den foreslåtte parkeringsdekning på 0,3 p-plasser pr. 100 m2 BRA er lite realistisk ettersom det er noe langt (550 m) fra eksternt parkeringshus. Mener at parkeringsinnstrammingen må stå i forhold til gjeldende og planlagt kollektivtilbud. Bussvei C er planlagt med fire avganger per time.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100 m2 BRA til 0,5 p-plasser pr 100 m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p>



		<p>Bussvei B med åtte avganger i timen vil ha nærmeste holdeplass 550 meter fra tomten.</p> <p>c) <u>Rekkefølgekrav</u>. Kanalsletta Utvikling AS er positive til et høyere fokus på blågrønne strukturer/offentlige møteplasser, men er kritiske til at den økte kostnaden skal legges på tomteutbyggerne. Dette vil redusere konkurransevnen for Forusutbyggerne, og effektivt bremse fremtidig utbygging slik de ser det.</p>	<p>c) Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen. Det er gjort endringer i krav om rekkefølgetiltak. Det vises til oppdaterte plandokumenter for nærmere informasjon og begrunnelse.</p>
24	<p>Stiftelsen Kristen Tjeneste, 11.09.2018 Dok 16/00151- 151</p>	<p>a) Forslaget om å omregulere Lagerveien 21 fra allmenntilrettet formål til kontor/industri med et minimum på 30% industri er ødeleggende for virksomheten til stiftelsen Kristen Tjeneste. Viser til at Forus Private Barnehage har beholdt reguleringsformålet allmenntilrettet.</p> <p>b) Behov for parkering. Aktivitet på ettermiddag, kveld og helger. Kollektivtilbudet er begrenset i helgene.</p> <p>c) Dagens eneste innkjørsel erstattes av et grøntdrag.</p> <p>d) Bratt og utilgjengelig der det er planlagt ny tilkomst til friarealet.</p> <p>e) Forutsetter at dagens reguleringsplan for Lagerveien 21 opprettholdes med reguleringsformålet allmenntilrettet.</p>	<p>a) Dagens virksomhet kan fortsatt bli værende og drive sin virksomhet i Lagerveien 21. Formålsendring vil gjelde ved eventuell flytting, detaljregulering eller søknadspliktige endringer. På lang sikt er det, om mulig, et hovedgrep i planen å samle disse funksjonene i kjerneområdene med bedre kollektivtilbud og mer urbane funksjoner næringsområdet skal tilby. Og slik at møtesaler blir lettere tilgjengelig til felles bruk.</p> <p>b) Det anbefales 0,5 p-plasser pr 100 m2 BRA, eventuelt 0,9. Vurderes i tilleggshøring og til sluttbehandling av IKDP Forus.</p> <p>c) Avkjørsler til hver enkelt eiendom er ikke vist i plankartet. Alle eiendommer har rett til en avkjørsel.</p> <p>d) Tilkomst til friarealet fra Lagerveien er endret ved tilleggshøring, gjelder kun en gangvei.</p> <p>e) Rådmennenes anbefaling opprettholdes i tilleggshøring.</p>
25	<p>IKM Invest AS Dok 16/00151- 153</p>	<p>a) IKM Invest AS ønsker at Luramyerveien 75 og 79 tas inn i kjerneområdet Forussletta sør. Det påpekes at tomtene er tatt med i kjerneområdet i mulighetsstudien som IKDP har fått laget.</p> <p>b) Tomtene ligger langs bussveien og det vil være naturlig å kunne utnytte tomtene i større grad enn det legges opp til i anbefalt plan. IKM Invest AS har jobbet med tomteutvikling siden før 2013 basert</p>	<p>a) Mulighetstudiene er et kunnskapsgrunnlag som sammen med andre analyser og vurderinger har gitt innspill til anbefalt plan. Det er ikke et mål at kjerneområdenes avgrensning skal være tilsvarende som i mulighetsstudien. Disse er kun veiledende for videre prosess.</p>

		på at de ligger langs bussveien, noe som gir grunnlag for høy utnyttelse.	b) Det er gjennomført alternativsvurderinger for å plassere og avgrense kjerneområdene. I fase I av planarbeidet ble prinsipper som skal gjelde for utarbeidelsen av planforslaget vedtatt. Herunder også lokalisering av, og antall kjerneområder. Avgrensningen av kjerneområdene er anbefalt ut fra mål om korte avstander og realistisk omfang på utbygging og nye kvaliteter. Dette for å lykkes på noen utvalgte steder før disse eventuelt utvides ved en ny planrevisjon.
26	Bærheim Utbyggingsselskap AS Dok 16/00151- 154 Mona	a) Bærheim utbyggingsområde ligger utenfor planområdet, og i gang- og sykkelavstand til næringsområdet på Forus. Det er utarbeidet en mulighetsstudie for Bærheim, som viser at en kan klare å nå alle suksesskriterier. De ber om at Bærheim-området blir nevnt i IKDP som fremtidig boligpotensiale i randsonen av IKDP Forus.	a) Bærheim-området ligger ikke innenfor planområde til IKDP Forus, men i randsonen av IKDP Forus som et framtidig boligområde i kommuneplan for Sola.
27	Renovasjonen IKS Dok 16/00151-155	a) Renovasjon IKS ønsker at hele eller deler av gnr 67, bnr 27 på Forus Vest i Sandnes omdisponeres fra LNF til Næringsformål. b) IKS er i dag lokalisert på den såkalte sentrallagertomten på Forus. Denne eiendommen er utpekt som meget viktig i den fremtidige utviklingen av Forusområdet. IKS kan ikke flytte før de har funnet en alternativ tomt som oppfyller samfunnets krav til Renovasjonen: Leveringssikkerhet, lavest mulig miljøbelastning, minimale trafikkulempere og risiko, samt lavest mulige kostnader for innbyggerne som belastes for selvkost via gebyr. Tidsbruk og husleie er vesentlige elementer for det siste. c) Gnr 67 bnr 27 har optimal beliggenhet for virksomheten i forhold til forbrenningsanlegget og sentrale sorteringsanlegget. Tomten eies av Forus Næringspark. Beliggenheten er gunstig i forhold til aktivitetene i regionen. d) En relokalisering vil redusere transportbehovet betraktelig i forhold til andre alternativer. Miljømessig og samfunnsøkonomisk gunstig å relokalisere virksomheten på Forus. Alternative tomter på Forus er vanskelig å finne	a) – g) Formålsendring er vurdert etter forespørsel fra Forus Næringspark og IKS Renovasjonen med tanke på ny lokalisering av renovasjonsanlegg. Rådmannsgruppa 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. Renovasjonen har mye kontainertransport til forbrenningsanlegget, og beliggenhet i samme område ville vært en fordel for IKS Renovasjonen og den trafikale situasjonen. Konklusjonen er likevel at avstandene til andre aktuelle lokasjoner og de trafikale ulempene skal tåles i et næringsområde av den typen Forus er.

		<p>e) Stavanger kommune kan ikke tilby selskap tomtealternativer i kommunen. Alternativ lokalisering er Vagle i Sandnes. Virksomheten må uansett kjøre til sorterings- og forbrenningsanlegget på Forus. En lokalisering til Vagle er beregnet til en årlig merkjøring på 264 000 km, samt økte dieselkostnader på ca. 1,05 mill. kr.</p> <p>f) Av planforslaget fremgår det at kategori 3 næring er ønsket virksomhet på Forus.</p> <p>g) Relokalisering muliggjør et sterkere teknologisk samarbeid og utvikling innen miljørettede arbeidsplasser. Det kan legges til rette for ny næringsklynge, som også er en av strategiene i planforslaget.</p> <p>h) Renovasjon IKS er bekymret for kostnadseffekten av de foreslåtte rekkefølgetiltakene for hele Forus i planforslaget.</p>	<p>h) Rekkefølgekrav gjennomgås og vurderes etter plan- og bygningslovens bestemmelser om rekkefølgetiltak. Det skal blant annet vurderes om det er saklig begrunnet behov for å vedta rekkefølgekravene ut fra et samfunnsmessig synspunkt. Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen. Det er gjort endringer i krav om rekkefølgetiltak. Det vises til oppdaterte plandokumenter for nærmere informasjon og begrunnelse.</p>
28	Kverneland Bil og Brødrene Kverneland AS Dok 16/00151- 156	<p>a) Avsender viser til planens 3 hovedmål, og mener planforslaget ikke svarer ut disse. Begrensninger på utnyttelse, streng parkeringsnorm og mange kostbare rekkefølgetiltak gjør at Forus og regionen ikke når målene om å bli mer attraktiv for næringsutvikling.</p> <p>b) Avsender mener videre at planen ikke har tatt høyde for arbeidstakernes behov for rask og effektiv transport, beskyttelse for vær og vind og arbeidsgivernes behov for lave leiepriser. Mener at fokuset på sosiale møteplasser, sykkel og grønne kvaliteter ikke behøves da nye boliger er tatt ut av planen.</p>	<p>a) Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen.</p> <p>b) Det er enighet om at arbeidstakernes behov for rask og effektiv transport og arbeidsgivernes behov for lave priser er viktig. Det skal fortsatt være mulig å kjøre bil til Forus næringsområde, men det er et regionalt mål om å endre reisemiddelfordelingen mot miljøvennlige reisemidler avlaste behovet for personbiltransport. Det</p>

		<p>c) Avsender påpeker at regionens samlede forpliktelser mht klimaforliket ikke kan nås gjennom restriksjoner for Forus næringsområde da øvrige næringsområder og samferdselsprosjekter i regionen ikke er knytta til klimaforliket i samme grad som i planforslaget.</p> <p>d) Avsender mener planen reduserer regulert areal med 1 million m<sup>2</sup> og gir utbyggerne rekkefølgekrav på mellom 2 og 3 milliarder kroner. Avsender frykter at leieprisene da vil dobles og at utbygging på Forus vil stoppe opp. Konsekvensene av planforslaget vil gi økte leiekostnader som industri/lager og logistikk-bedrifter ikke finner regningssvarende fordi det finnes rimeligere alternativ sørover på Jæren og nordover i Ryfylke. Avsender krever at de nye rekkefølgetiltakene må bort, evt. tilpasses det som normalt knyttes til næringsområder.</p> <p>e) Avsender bekrefter at næringslivet lider av at varetransport står i kø, men fremhever at næringslivet også lider av at ansatte taper på transportproblemer. Arbeidstakernes behov eller ønsker (herunder reisetid og komfort) er ikke omtalt i planen og at parkeringsdekningen må økes kraftig. Avsender mener at planen bidrar til at bilkjøring på Forus blir nesten umulig og at nye bomringer allerede reduserer biltrafikken.</p> <p>f) Avsender mener det er ikke behov for store parker, åpne vannspeil og urbane kvaliteter som møteplasser, kaffesteder m.m. i et næringsområde. Ansatte går ikke på tur – de er på jobb. Parker og grønne strukturer m.m. er kvaliteter som er nødvendig om det tilrettelegges for boligutvikling og funksjoner tilsvarende et bysentrum og som tiltrekker seg besøkende, noe planen ikke åpner</p>	<p>er også viktig å videreføre og videreutvikle grønne strukturer i et næringsområde som Forus. Dette har betydning for blant annet attraktivitet, klimaendringer og mobilitet. Mobilitet i form av gåing og sykling er i stor grad sammenfallende med grønstrukturen, og er viktig ikke bare i områder med boligbebyggelse.</p> <p>c) Overordnede rammer og føringer knyttet til samordnet areal- og transportplanlegging og reduserte klimagassutslipp, skal forplikte hele regionen.</p> <p>d) Viser til pkt a.</p> <p>e) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100 m<sup>2</sup> BRA til 0,5 p-plasser pr 100 m<sup>2</sup> BRA for alle typer formål utenom bolig. Det skal fortsatt være mulig å kjøre bil til Forus næringsområde. IKDP Forus har som intensjon å legge overordnede rammer som gjør det lettere å reise kollektivt, sykle og gå.</p> <p>f) Tas til orientering.</p>
--	--	---	--

		<p>for. Dersom Forus skal utvikles til et urbant område med store blågrønne strukturer må man også tillate stor utbygging av bolig og handel.</p> <p>g) Avsender hevder at grunneiere og ansatte ikke har blitt hørt i planprosessen. Representanter fra næringslivet er for snevert utvalgt, kun industri/-kombinertbedrifter i nyere bygg med god parkeringsdekning.</p> <p>h) Avsender kritiserer planforslagets endringer på utbyggingspotensial, en bremsing til fordel for kommunesentrene ødelegger for attraktiviteten til Forus. Avsender oppfatter at Forus skal bremses for at andre områder i regionen skal få økt aktivitet og utbygging.</p> <p>i) Avsender er kritisk til stengning av veier og mener det mangler en god nok analyse av konsekvenser for næringslivet. Mener konsekvenser er lengre kjøredistanser fra hovedvegnett og varelevering til flere eiendommer hindres. I seg selv vil dette redusere attraktiviteten til mange tomter og bygg.</p> <p>j) Avsender fremhever at «tre-kommunal vetorett i bygge- og dispensasjonssaker» blir vanskelig å gjennomføre.</p> <p>k) Planforslaget har bestemmelser som ikke er mulig å gjennomføre. I merknaden vises det til at disse må tas bort og det må være en gjennomgang av hvilke konsekvenser øvrige bestemmelser vil ha.</p>	<p>g) Det har gjennom hele planprosessen vært medvirkning og dialog med ulike aktører, næringsforeningen, barn og unge m.m. Høring iht plan- og bygningsloven er ivaretatt og grunneiere er tilskrevet med mulighet for å gi innspill ved høring. Det vises også til planbeskrivelsen for detaljer om medvirkning og dialog i planprosessen.</p> <p>h) Tas til orientering. Konsulent er engasjert for å beregne realistisk utbyggingsareal for IKDP Forus.</p> <p>i) Stenging av veier anbefales som følge av analyser gjennomført blant annet i samarbeid med Statens vegvesen. Med bakgrunn i innspill til høring er det jobbet med å finne trafikale løsninger internt i kjerneområdene Koppholen og Kanalsletta, samt løsninger som kan fungerer også for næringstransport utenfor kjerneområdene. Forusbeen stenges ikke i IKDP Forus. Følgende bestemmelse for Koppholen er anbefalt: Senest når 70 000 m2 BRA med nye arealer innenfor kjerneområde Koppholen nord for kanalen er bygget ut, skal det vurderes om Forusbeen skal stenges for gjennomkjøring i krysset med Lagerveien (Bussveien).</p> <p>j) Bestemmelsen tas ut av planen. Kommunene utarbeider avtale for oppfølging av IKDP Forus etter sluttbehandling og vedtak.</p> <p>k) Konsulent er engasjert for beregning av realistisk utbyggingsareal og kostnadsberegning av infrastruktur i IKDP Forus. Plankart og bestemmelser er gjennomgått.</p>
--	--	---	--

29	Seabrokers Eiendom AS, Dok 16/00151- 157	<p>a) Det påpekes at det i prosessen har vært manglende dialog med næringslivets aktører, og kan ikke se at høringsforslaget svarer ut de signaler som er gitt av næringslivet. Det forventes at planforslaget ikke skal svekke Forus som næringsområde.</p> <p>b) Sammenholdt med gjeldende planer vil disponibelt byggeareal som følge av planforslaget reduseres med om lag 1.000.000 kvm. Dette innebærer en verdireduksjon av Forus som næringsområde på ca 2,5 mrd om man legger dagens tomtepris til grunn.</p> <p>c) Forus har tilstrekkelige blågrønne innslag i dag. Seabrokers Group og andre utbyggere har investert betydelige midler i grøntanlegg omkring sine respektive bygg. Blågrønne innslag er tilstrekkelig regulert i dagens planer. Dagens kanaler oppfyller langt på vei de kvaliteter planen søker å oppnå gjennom blågrønne strukturer.</p> <p>d) Det er kritikkverdig at planarbeidet mangler vesentlige økonomiske analyser som grunnlag. Dette blir særlig tydelig i forhold til den blågrønne strukturen. Anbefalte rekkefølgetiltak vil reelt sett fungere som et byggeforbud og utgjør en svært effektiv offentlig brems for utvikling og verdiskaping i regionen.</p> <p>e) Seabrokers er innforstått med at en ny plan vil ha noe lavere parkeringsnorm enn dagens 3,5 plasser pr 100 m2 BRA, men en norm ned til 0,3 p-plasser er en dramatisk endring.</p> <p>f) Seabrokers er kritisk til at eiendommer de besitter ikke kan utvikles til forretningsformål eller rene kontorbygg.</p> <p>g) Seabrokers Group vil få kostbare utfordringer som følge av hensynsone grønnstruktur øst-vest over eiendommene. Arealene som rammes av hensynssonene er i høy grad båndlagt gjennom eksisterende langsiktige opsjonsavtaler og parkeringsavtaler.</p> <p>h) Seabrokers Group er svært kritisk til stenging av Forusbeen. Det stilles spørsmål ved lovligheten av bestemmelse § 1.5.</p>	<p>a) Det har gjennom hele planprosessen vært medvirkning og dialog med ulike aktører, næringsforeningen, barn og unge m.m. Høring iht plan- og bygningsloven er ivarettatt. Det vises også til planbeskrivelsen for detaljer om medvirkning og dialog i planprosessen.</p> <p>b) Utbyggingspotensial og endringer fra gjeldende reguleringsplaner gjennomgås på nytt og kvalitetssikres til sluttbehandling av IKDP Forus.</p> <p>c) Det vises til at det var en bestilling til planarbeidet at Forus næringsområde skulle tilføres nye eller utvidede områdekvaliteter og identitet.</p> <p>d) Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og økonomisk gjennomførbarhet er vurdert.</p> <p>e) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100 m2 BRA til 0,5 p-plasser pr 100 m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>f) Rene kontorbygg anbefales fortrinnsvis i kjerneområdene, men dette sammen med kontorandel vurderes på nytt til sluttbehandling av IKDP Forus.</p> <p>g) Hensynsonen anbefales opprettholdt for fremtidig grønnstruktur øst-vest fra Vassbotnen til Forusbeen v/ golfbanen og til regional grønnstruktur. Hensynssonen er reduser fra 40 m til 30 m. Tverrsnittet er likt gjennom grønnstrukturen.</p> <p>h) Senest når 70 000 m2 BRA med nye arealer innenfor kjerneområde Koppholen nord for kanalen er bygget ut,</p>
----	---	---	---

		<p>i) Seabrokers Group har ikke tillit til dagens prosess og prosjekt, og gir råd om at planarbeidet avsluttes.</p>	<p>skal det vurderes om Forusbeen skal stenges for gjennomkjøring i krysset med Lagerveien (Bussveien).</p> <p>i) Tas til orientering.</p>
30	Forus trav AS Dok 16/00151-158	<p>a) Generelt: Høringsutkast båndlegger så mye areal at det representerer en reell risiko for at travbanens arealkrevende virksomhet må opphøre på Forus. Flere planer vil gripe inn i virksomhetens muligheter til å drive en travbane. Det gjelder bussveien, IKDP Forus og Stavanger Utvikling.</p> <p>b) Bussveien medfører flytting av en del av virksomheten. I tillegg gir bussveien en 50 meters bred byggeforbudssone. Bussveien stenger dagens adkomst, og krever ny adkomst fra øst. Travbanen har avtale med Stavanger Utvikling og grøntdrag her vil begrense bruken. Adkomst med trailere er i så fall umulig. Grønt drag med gang- og sykkelstier og utvidelse av kanaler vil medføre enda mer tap av areal til Forus travbanen.</p> <p>c) Utnyttelse. Travbanen ønsker å legge til rette for:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nye publikumsfasiliteter.</li> <li>- Renovere eksisterende fasiliteter og nye staller på vestsiden av eiendommen</li> <li>- Staller på grunn av Stavanger Utvikling / Rogaland Landbruksselskap.</li> </ul>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Plan for bussveien blir innarbeidet i IKDP Forus. Bussveien må ivaretas, da det er en overordnet plan som er allerede delvis utarbeidet i detaljreguleringsplaner. IKDP Forus er en overordnet plan. Tilpassede løsninger vedr. adkomst må tas på neste plannivå i detaljregulering.</p> <p>c) Langs vestsiden av travbanen anbefales formål grønnstruktur endret tilbake til idrettsformål (i tråd med kommuneplan for Stavanger kommune) i tilleggshøringen. I stedet legges det på hensynssone grønnstruktur for å ivareta langsiktig intensjon om forbindelse mot Godeset. Park med ny vannflate sørøst for travbanen anbefales å utgå, i tråd med nylig vedtatt detaljreguleringsplan i Sandnes. Forbindelsen for gående øst-vest og nord-sør anbefales opprettholdt i tilleggshøringen. På dette plannivå legges det til rette for idrettsformål, der nevnte funksjoner er tillatt. På neste plannivå – detaljregulering eller byggesak – skal det utarbeides detaljerte planer.</p>

		<p>d) <u>Parkering.</u> Travbanen bruker areal på østsiden som parkeringsareal. Arealet er i IKDP avsatt som parkanlegg. Dersom parkeringsarealet forsvinner, har travbanen ikke tilstrekkelig areal for trailer og biler.</p> <p>e) Området har muligheter til å bli en ny bydel i framtiden. Dette bør tas med i neste rullering.</p> <p>f) Øst for eiendommen trengs mer areal til idrettsformål, minimum 35 meter.</p>	<p>d) IKDP Forus har satt av østsiden til både grønt og idrettsformål. Parkeringsareal og areal til trailer må avklares i detaljregulering.</p> <p>e) Prosjektgruppen vurderer at det blir lite attraktivt bomiljø mellom travbanen og bussveien og anbefaler derfor å vente med utvikling av boligformål her. Det er heller ikke behov for mer kontorformål i dette området, derfor anbefales at eksisterende bedrifter kan bli værende eller nye kombinerte næringsvirksomheter kan etablere seg mellom travbanen og bussveien innenfor planhorisonten.</p> <p>f) Tas til orientering. Det er politisk bestilling til et gjennomgående grøntdrag.</p>
31	Schibsted ASA Dok 16/00151- 159	<p>a) Schibsted ber om at eiendommen kan reguleres til handel eller i det minste plasskrevende varer, slik at f.eks. Bauhaus kan etableres på eiendommen. Eiendommen har en god plassering med rask tilkomst til E39 og ligger gunstig lokalisert i nærheten av Bussvei og sykkelstamveg.</p> <p>b) Schibsted viser til forslag om grøntstruktur, avståing av grunn til sykkelstamveg og eksisterende beplantning og mener det ikke er behov for dette. Det vil også dele opp eiendommen og gjøre den utfordrende å realisere nye bygg her.</p> <p>c) Avsender påpeker også kategorien plasskrevende varer, eksisterende og kommende vegnett samt at varehus som Bauhaus ikke vil svekke detaljhandelen i bysentrum. Se også oppsummering av innspill fra Bauhaus.</p>	<p>a) Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p> <p>b) Tverrsnitt på grønnstrukturen langs Stokkamyrveien anbefales redusert i tilleggshøringen. Forbindelse mellom Stokkamyrveien og Løwenstrasse anbefales opprettholdt. Endelig avklaring av plassering på eiendommen kan gjøres i detaljregulering.</p> <p>c) Viser til pkt a.</p>
32	Lisma AS Dok 16/00151-160	<p>a) Gjelder Røynebergsletta 34. Mener at denne eiendommen er markert med fremtidig arealformål på kommunedelplankartet, men har vært bebygget i 10 år.</p> <p>b) Mener at kollektiv infrastruktur må forbedres i området.</p> <p>c) Området må kunne utvikle seg med varehandel.</p>	<p>a) Endret fra kombinert formål i kommuneplan for Sola til næringsformål i IKDP Forus. Innholdsmessig endres ikke noe som følge av dette.</p> <p>b) Utbygging av bussveiene vil gi en god kollektivdekning.</p> <p>c) Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p>



		<p>d) Er kritisk om utnyttelsesgraden endrer seg og de ikke kan utvide. De ønsker å ha mulighet for en 3. etasje på bygget. Lisma AS forventer at tomte-/ eiendomsverdien ikke blir forringet grunnet den nye planen og at denne kan gi grobunn for en fortsatt spennende utvikling av et attraktivt næringsområde.</p>	<p>d) Reguleringsplan 0309 sier i bestemmelse § 1.12 Kontorandel i felt S10: Maksimal TU= 50 %. Bestemmelse §15 Kombinert formål: <i>Forretning-/kontor-/industriformål: TU i S10= maksimum 120 %. Det tillates kun handel med biler og motorkjøretøyer, båter og båtutstyr, landbruksmaskiner, trelast og byggevarer.</i></p> <p>IKDP Forus anbefaler i ytre bussvei sone maksimum kontorandel på 15 % av bygningens BRA og minimum utnyttelse 40 % BRA og maksimum 150 % BRA. Dette betyr en reduksjon i kontorandel og økning i maks utnyttelse.</p>
33	Rogaland Travselskap Dok 16/00151-161		<p>Merknad har blitt booket inn to ganger. Se merknad 16/0051-158 fra samme aktør ved hovedhøringen.</p>
34	Nortura AS Dok 16/00151-163	<p>a) Planforslaget vil innebære så sterke begrensninger og kostnadsøkninger at attraktiviteten for området vil svekkes dramatisk.</p> <p>b) Arbeidet må vente til en konkret gjennomføringsstrategi er på plass, grundig kostnadsberegning er gjennomført og strategiske deler av RPJ om varehandel er avklart.</p> <p>c) <u>Fleksibilitet.</u> Det er viktig at IKDP Forus ikke legger for mange begrensninger for fremtidige etableringer, men viderefører stor grad av fleksibilitet.</p> <p>d) <u>Utbyggingspotensialet.</u> Kapasitetsberegninger bør ettergås. Videre utbyggingskapasitet blir tatt av grøntområder og parker. Konkurransetrinn om at det er nok ledig areal må ikke bygges ned.</p> <p>e) <u>Rekkefølgekrav.</u> Nivået og ambisjonene i planforslaget for blågrønne tiltak er helt ut av proporsjoner og er svært kostbare å</p>	<p>Planforslaget omfatter ikke Nortura AS sin tomt, men tomten inngikk i innledningsfasen i IKDP Forus planen og fastsatt planprogram.</p> <p>a) Tas til orientering</p> <p>b) Tas til orientering</p> <p>c) Etter høring er bestemmelsene gjennomgått for å balansere ønsket om fleksibilitet. Rådmennene anbefaler at IKDP Forus i størst mulig grad gir overordnede rammer for utviklingen, men at detaljer i større grad avklares på neste plannivå. Dette for å balansere fleksibilitet og robusthet i planen på en bedre måte.</p> <p>d) Utbyggingspotensial er vurdert på nytt.</p>

		<p>gjennomføre. Rekkefølgekrav er ikke ment å være redskap til finansiering av infrastruktur. Det må være en forholdsmessighet. Ved redusert utnyttelse, endret arealbruk er det ikke anledning å belaste planområdet med kostnader.</p> <p>f) <u>Parkeringsnorm</u>. 0.3 parkeringsplass pr 100 m2 BRA er en kraftig reduksjon. Uten tilstrekkelig kollektivtilbud vil det legges store begrensninger på Forus-området. P-norm foreslås endret til 1,5 pr 100 m2 BRA i tråd med andre storbyer.</p> <p>g) <u>Varehandel</u>. IKDP Forus bør legge til rette for service og handel. Når planen legger til rette en bymessig struktur bør varehandel og tjenester være tilstede. Begrensninger vil øke mobilitetsbehov.</p>	<p>e) Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og økonomisk gjennomførbarhet er vurdert. Viser ellers til Rekkefølgenotatet.</p> <p>f) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100 m2 BRA til 0,5 p-plasser pr 100 m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>g) Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p>
35	Extra Leker Dok 16/00151-164	<p>a) Extra leker ønsker å fortsette handel på Forus, nå de må flytte fra dagens lokasjon.</p> <p>b) IKDP Forus bør derfor legge til rette for handel flere steder. Ekspansjon er viktig for å bli mer konkurransedyktige. Klare rammer og forutsigbarhet for handelsnæringer på Forus har ikke vært tilstede. Handelsnæringer har også rett til disse, og å være del av næringslivet.</p> <p>c) Handel er sterkt preget av raske endringer. Det er uforstående når IKDP Forus neglisjerer noen næringer, og utfordringene Forus står ovenfor når det gjelder handel. Regionalplanen fra 2013 gir ikke grunnlag for bærekraftige rammer, og IKDP gir samme uforutsigbarhet.</p> <p>d) For å løse handelsutfordringene på Forus er det ønskelig med en plan der handel, internett og lager blir kombinert.</p> <p>e) En handelspark for volumhandel, inkludert andre plasskrevende varer, er ønskelig.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b, c, d og e) Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p>

36	Øyvind Opsahl m. fl. Dok 16/00151-165	<p>a) Kommuneplanen i Sandnes og Stavanger avviker fra IKDP. Konsekvensutredning skal gjennomføres etter ny forskrift om konsekvensutredninger.</p> <p>b) Planen avviker fra regionalplanens krav til bebyggelse med høy utnyttelse langs bussveien. Planen avviker fra nasjonale retningslinjer, kommuneplanene samt jordvernplan.</p> <p>c) Forskjellige planformål i plan for bussvei og IKDP planen. Veier er vist som grønnstruktur og ikke som veiareal. Planlagt vannflate er lagt over vannledninger, fjernvarmeledninger, gassledninger, overvannsavløp til Gandsfjorden, kabler, fiber etc. Planlagt vannflate må konsekvensutredes. Økonomiske konsekvenser for etablering av vannflate er ikke utredet.</p> <p>d) Nasjonale mål for barn og unges oppvekstvilkår er mangelfullt utredet.</p> <p>e) Anmoder om at planen sendes tilbake for revidering.</p>	<p>a) Rådmennene følger opp punkt a i videre arbeid.</p> <p>b) Rådmennene vurderer at planens hovedtrekk samsvarer med regionalplanens arealstrategi og at planen bygger opp om jordvernstrategi. Det er i regional interesse at området får gode muligheter til videre utvikling. Det er planens hovedgrep gjennom utvikling av kjerneområder med høy kontorandel og kombinasjonsbedrifter og industri lokalisert med utgangspunkt i avstand til bussveiens holdeplasser som skal bidra til dette.</p> <p>c) IKDP Forus er en kommuneplan. Det vil være ulik detaljering bla for infrastruktur i overordnet plan og detaljreguleringsplan. Alle eksisterende veier er ikke vist på plankartet. I tilleggshøring vil lesbarheten i plankartet vurderes og flere offentlige veier kan om nødvendig vises i revidert plankart. Konsulent er engasjert for beregning av realistisk utbyggingsareal og kostnadsberegning av infrastruktur i IKDP Forus.</p> <p>d) Barn og unges interesser er tema i IKDP Forus, men på et overordnet nivå. Detaljer og stedstilpassede vurderinger vurderes i detaljregulering.</p> <p>e) Tas til orientering</p>
37	Syklistenes Landsforening Nord-Jæren, 30.08.2018 Dok 16/00151-166	<p>a) Overordnet sett inneholder planen mange gode grep for å øke sykkelandelen på Forus. Sykkeltraséer fremstår som fornuftige.</p> <p>b) SLF savner mål om sykkelandel på reiser til/fra og internt på Forus. SLF ønsker mål om 20% sykkelandel innen 2030.</p> <p>c) I avsnittet om parkering i samfunnsdelen bør viktigheten av å etablere god sykkelparkering i nærhet til målpunkt fremheves.</p> <p>d) Ønsker en bestemmelse om at "Sykkelstrategi for Nord-Jæren legges til grunn for planlegging av sykkelinfrastruktur på Forus.»</p>	<p>a) Tas til orientering</p> <p>b) Mål for sykkelandel i regional sykkelstrategi for Nord-Jæren gjelder også Forus næringsområde.</p> <p>c) Viktigheten av sykkelparkering generelt, og særlig i nærheten av målpunkt og kjerneområder omtales i IKDP Forus</p> <p>d) Regional sykkelstrategi for Nord-Jæren legges til grunn for planlegging av sykkelinfrastruktur på</p>

		<p>e) Kravet om 0,5 plasser pr 100m<sup>2</sup> BRA utenfor kjerneområdene er for lavt og bør økes til 2 plasser pr 100m<sup>2</sup>.</p> <p>f) Det bør inn et krav om at 20% av sykkelparkeringsplassene utformes for vare sykler / sykler med tilhengere.</p> <p>g) Anbefaler å skille mellom krav til utforming av sykkeltilbud i gater og veier. Enveisregulert sykkelvei med fortau eller sykkelfelt i gate og sykkelvei med fortau langs vei.</p> <p>h) Planen legger fast at gående og syklende skal prioriteres over motortrafikk. Det bør derfor spesifisere at sykkel fremføring gis prioritet i alle kryss, ikke bare i kryss med mer enn 4000 ÅDT bil.</p>	<p>Forus. Det legges ikke inn en egen bestemmelse om dette.</p> <p>e) Utenfor kjerneområdene er det blanding av industri og kontor. Industriarealer har mindre behov for både bil- og sykkelparkering på grunn av at det er færre ansatte og besøkende per 100 m<sup>2</sup> BRA.</p> <p>f) Det anbefales at minimum 5% av sykkelplassene skal tilrettelegges for større sykler/sykkelhengere.</p> <p>g) Anbefalinger i regional sykkelstrategi for Nord-Jæren vil bli lagt til grunn.</p> <p>h) Tas til orientering.</p>
38	Odd Kristian Stokka m. fl. Dok 16/00151-167	<p>a) Avsender påpeker at planarbeidet hadde som målsetning å avklare muligheter og omfang av boligbygging i randsonene til Forus. Stokka-området er ikke inkludert i vurderingen.</p> <p>b) Argumenter mot utbygging av Stokka-området, bl.a. fordi området ligger innenfor fremtidig kjerneområde landbruk definert i gjeldende Regionalplan for Jæren. Men avsender mener at dagens jordbruk er vanskelig å drive, fordi gårdsbrukene er for små. Flere grunneiere har derfor avviklet drift og leier ut jorda, avsender trekker frem at enda flere grunneiere vurderer dette.</p> <p>c) Avsender trekker fram argumenter for utbygging av Stokka, særlig nærhet til Forus (gang- og sykkelavstand) m.v. I tillegg pekes det på at Stokka var aktuelt som område for nytt sykehus med samme argumentene som avsender.</p> <p>d) «Stokka er for sentralt til å bli liggende som landbruksjord» skriver avsender og ber om at Stokka blir vurdert som utviklingsområde i planprosess til IKDP og i ny regional plan.</p>	<p>a) Planavgrensning ble utredet og vedtatt i innledende prinsippavklarings fase. Stokka er som følge ikke en del av planområdet.</p> <p>b) Rådmennene opprettholder vurderinger som er gjort i tidligere faser av planarbeidet hva angår omdisponering av LNF til andre formål. Som vist til over blir ikke planens avgrensning endret.</p> <p>c) Tas til orientering. Viser til pkt a og b</p> <p>d) Tas til orientering. Viser til pkt a og b</p>
39	2020park AS Dok 16/00151-168	<p>a) Prosjekttil utarbeider sammen med Alliance arkitekturstudio og Sweco en reguleringsplan for felt IK6 i 2020park, på vegne av</p>	<p>a) Tas til orientering</p>

		<p>2020park AS. Planen legger til rette for en attraktiv bydel i tråd med 10 minuttersbyen og ligger tett opptil bussholdeplass for bussveiens linje A og B. Planen har høy utnyttelsesgrad, aktive fasader, torg og tjenester, handel og service. I sør planlegges det for boliger.</p> <p>b) Kjerneområdene øst for E39 bør utvikles som kombinerte bolig og næringsområder. Det savnes i IKDP omtale om hvordan kjerneområdene også ville serve boligområdene eller i tilknytning til eksisterende og fremtidige boligområder. Kjerneområder øst for E39 bør ikke åpne for industri på grunn av utforming og ulemper med støy, støv og tungtransport. Kjerneområder bør være del av renommebygging til Forus og bidrar til kvalitetsstempel som bidrar til at bedrifter trekkes til Forus.</p> <p>Kjerneområdet må utformes slik at alle deler av området vil kunne fungere like godt. Hele kjerneområde 3 må bygges ut med like god attraktivitet, møteplasser og liv på bakken.</p> <p>c) Planen bør legge til rette for mer handel og tjenesteyting. Omfanget bør avstemmes til hva det lokale behovet er. Handelsbestemmelse fra utdatert regionalplan bør ikke legges til grunn.</p> <p>d) Kjerneområdet er knyttet opp mot bussveien og infrastruktur for gående og syklende. Dette vurderes som positiv. Høy tetthet ved bussveien er positivt. Lav parkeringsdekning kan bare oppnås med en rekke publikumsrettede funksjoner i 1. etasje. Støttefunksjoner vil ikke utgjøre en trussel mot sentrumshandel, men vil redusere trafikken betraktelig: støttefunksjoner brukes av folk som allerede oppholde seg i området. Parkeringsrestriksjoner kan ikke slå inn før kollektivdekning m.m. er på plass.</p> <p>e) Oppsummering endringer:  – Åpne opp for aktive fasader</p>	<p>b) I kjerneområde Forussletta nord (KJ3) åpnes det for at bolig kan etableres i felt KJ3D. Det anbefales at kombinerte bedrifter kan videreføres/etableres i kjerneområdene. Fordeling og endelig utforming av underformål innenfor rammen av IKDP Forus, avklares på neste plannivå.</p> <p>c) Handel er et viktig regionalt tema. Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p> <p>d) IKDP Forus anbefaler lokalisering av type virksomheter blant annet ut fra betjening med ulike transportformer. Det er et mål at virksomheter i best mulig grad kan etableres gunstig for betjening med kollektiv, gange og sykkel. Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100 m<sup>2</sup> BRA til 0,5 p-plasser pr 100 m<sup>2</sup> BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>e) Bygningers 1. etasjer ut mot de urbane aksene skal være åpne fasader og publikumsrettede.</p>
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>– åpne opp for mer handel og tjenesteyting</li> <li>– «Oversendelsesvedtak» fra Stavanger må innarbeides i planen.</li> <li>f) Forslag til revidering av plankart: <ul style="list-style-type: none"> <li>– feltene må vises som kombinert formål med åpning for handel og tjenesteyting</li> <li>– sørlige felt må vises som boligformål</li> <li>– Urbanaksen flyttes og utvides for å treffe bussveiholdeplassen og øst-vestaksen i 2020plan</li> </ul> </li> <li>g) Forslag til endringer i bestemmelsene <ul style="list-style-type: none"> <li>– §1.4.2 BGF. BGF bør endres til 0,5 for kjerneområdene. Dette gir mer fleksibilitet til å bruke takareal til smarte energi løsninger.</li> <li>– §1.5 rekkefølgekrav, det er utydelig hvordan rekkefølgekrav 10, 19 og 27 er knyttet til 2020 park. Lek og opphold i skogen sør for 2020park er mer egnet som rekkefølgekrav.</li> <li>– §1.11.2b sykkelparkering bør plasseres også innenfor bygninger.</li> <li>– §1.13a grønt på eiendommer bør fastsettes som minimumskrav, ikke som fast krav.</li> <li>– §2 formålsparagrafen bør si noe om attraktivitet og urbanitet til kjerneområdene, og om rollen til nåværende og fremtidige nærliggende boligområder.</li> <li>– §2.1f Korttidsparkering. Det bør åpnes for noe korttidsparkering og serviceparkering på bakkeplan.</li> <li>– §2.1f parkering under bakken. Parkering skal skje i separate bygg. Noe parkering innenfor kjerneområde under bakken er ønskelig å ha. Parkering under boligene er positivt også, og må tillates.</li> <li>– §2.1k, §2.3.1 og §2.4.2. Begrensing av kombinerte virksomheter i kjerneområde bør gjennomføres øst for E39. Gjelder både omfang og tidsperiode.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se pkt c) om handel.</li> <li>- Stavanger kommunes innspill til endringer ved utleggelse til offentlig ettersyn ble vurdert av styret og delvis innarbeidet før offentlig ettersyn ble effektivert.</li> <li>f) Delfeltene KJ3C og KJ3D reguleres til kombinert formål. Innenfor kombinerte formål åpnes det for næringsbebyggelse for kontor, industri, tjenesteyting, nærbutikk, hotell, bevertning og lekeland for barn. Sørlig delfelt KJ3D åpner for bolig. Urban akse er planlagt for god tilpasning til Bussveien og holdeplass. Detaljering vil skje i detaljregulering.</li> <li>g) Blågrønn faktor opprettholdes i kjerneområdene, men endres til retningslinje. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rekkefølgetiltak er gjennomgått se oppdatert plan med bestemmelser</li> <li>- Sykkelparkering under tak anbefales videreført</li> <li>- Bestemmelser om grønt anbefales videreført</li> <li>- Formålsparagrafen under 2 Kjerneområdene videreføres</li> <li>- I kjerneområdene kan bakkeparkering i tillegg tillates for bildeleordning, taxiholdeplass, kiss and ride, korttidsparkering (maks 15 minutter) og varelevering.</li> <li>- Parkeringsbestemmelsene i IKDP Forus gjelder ikke for boligformål. Da gjelder kommuneplanene i de tre kommunene.</li> <li>- Se plankart og bestemmelser til sluttbehandling for detaljer om kombinerte virksomheter.</li> <li>- Det anbefales at KJ3-C og KJ3-D reguleres kombinert formål.</li> </ul> </li> </ul>
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>– §2.3.2 kjerne område 3 må være helt avsatt til kombinert formål.</li> <li>– §2.4.1 utnyttelsesgrad, enten må delområdet i sør avsettes som bolig, eller få lavere utnyttelsesgrad</li> <li>– §2.5 handelsformål og nærservice og tjenesteyting bør være så romslig at 10 minuttersbyen kan oppnås. Dette reduserer transportbehovet og vil gi tilstrekkelig aktive fasader.</li> <li>– §2.7.1 Urban akse må kunne benyttes for varetransport som i sentrum.</li> <li>– §1.4.1f Vann og avløp. Bestemmelse om permeable dekke må utgå på grunn av vedlikehold. Andre bestemmelser sikrer dessuten tilstrekkelig overvannshåndtering.</li> <li>– §1.9. BRA beregningsgrunnlag bør endres: parkering under bakken bør unntas.</li> <li>– §2.1K menneskelig skala mot urban akse, bestemmelse er upresis og bør spesifiseres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det tillates bolig innenfor kombinert formål på KJ3-D</li> <li>- Anbefaling om detaljhandel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene. Nærservice pr kjerneområde er begrenset opp til 1000 m2 BRA og kun tillatt i kombinert bebyggelse. Bestemmelsene definerer også hvilken type tjenesteyting som er tillatt.</li> <li>- Varelevering løses på neste plannivå</li> <li>- Bestemmelse om permeable dekke utgår.</li> <li>- Imaginære plan regnes ikke med i BRA ved beregning av antall parkeringsplasser.</li> <li>- § 2.1 k utgår.</li> </ul>
40	Base Property AS Dok 16/00151-169	<ol style="list-style-type: none"> <li>a) Planen bryter med den grunnleggende fleksibiliteten som har preget Norges største næringsklynge. Planen ser bort fra det som har gjort Forus lønnsom, kunnskapsdrivende og en verdiskapende suksess. Planen må stå fast på hva Forus har vært, og la det være førende også i fremtiden: En moderne og fleksibel næringspark. Leietakerne lokaliserer seg på Forus fordi det er fleksibilitet. Fleksibilitet står øverst på listen når leietakere velger lokalisering.</li> <li>b) Utbyggerne må få beholde spillerommet og selv definere leietakernes og boligkjøpernes behov. Som aktør i dette markedet kjenner vi kravene til særegne bygg og uteområder, og til komplette arbeidsplasser tilpasset en urban livsstil.</li> <li>c) Det mest krevende i planen er forslagene til rekkefølgekrav. I seg selv gode forslag, men er både kostnadsdrivende og vanskelige å gjennomføre. Kostnadsøkningen som rekkefølgetiltakene gir, gjør området lite attraktivt for nyetableringer og utviklingen av Forus stopper opp. Endringer</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a) Rådmennene anbefaler at Forus fortsatt skal ha rammer og robuste planløsninger som området trenger for vellykket næringsutvikling, men at planen skal sørge for at dette kan skje uten ulempe for ulike deler av næringsområdet. Det er mange aktører og ulike interesser som skal ha sitt virke på Forus. Samtidig skal planen ta inn nye forutsetninger og føringer som forventes for fremtidig utvikling av næringsområdet.</li> <li>b) Detaljeringsgraden er noe redusert ved sluttbehandling. Dette for å balansere fleksibilitet og robusthet i planen på en bedre måte.</li> <li>c) Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen.</li> </ol>

		<p>eller utvikling av bygg som krever søknad vil automatisk gi en ekstrakostnad i form av rekkefølgekrav.</p> <p>d) Historisk har en av fordelene med å bygge på Forus vært tilgang på parkeringsareal på egen tomt. Reduseres parkeringsnormen stopper utviklingen av Forus og leietakerne vil finne ny lokasjon. Noe reduksjon i parkering er naturlig, men det må utforskes alternative, bærekraftige løsninger.</p> <p>e) Planen må ha en fleksibilitet som gjør det mulig å utvikle bygg markedet ønsker. Et krav om industri i hvert nytt kontorbygg virker meningsløst hvis leietakerne ikke har behov for nettopp dette.</p>	<p>d) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100 m2 BRA til 0,5 p-plasser pr 100 m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>e) Kontorandel i kombinasjons- og industriområder vurderes i tilleggshøring.</p>
41	Forus Næringspark AS Dok 16/00151-170	<p>a) Forus Næringspark AS mener at planforslaget er mangelfullt utredet og fremstår som uferdig. Det forutsettes ny høring når utredning og begrunnelse er slutført.</p> <p>b) Utnyttelsesgraden i influensområdet til Bussveien bør være på minst tilsvarende områder i byområdet i kommunene.</p> <p>c) Formål næringsbebyggelse må åpne ikke bare næringsbebyggelse kategori 2 (plasskrevende varer), men også «ikke plasskrevende varer» som er tilknyttet plasskrevende varer. Det vises her til restriksjoner på maks 15% av salgsarealet/maks 1000 kv.m. BRA.</p> <p>d) Rekkefølgekrav i bestemmelser må bare brukes på infrastruktur som er nødvendig for «at området skal fungere best mulig». Disse kravene må også tilpasses de planskapte verdier og planområdets økonomiske bæreevne.</p> <p>e) Avsender er kritisk til parkeringsnormen og påpeker at norm må baseres på at Forus ikke er særlig funksjonsblandet i dag.</p> <p>f) Forus Næringspark AS ber om at område LNF1 omdisponeres til næringsformål. Dette kan generelt styrke forutsetningene for Forus innen bransjen sirkulærøkonomi men også å tilrettelegge en flytting av Renovasjonen IKS bort fra kjerneområdet Koppholen.</p>	<p>a) Tilleggshøring er gjennomført.</p> <p>b) Det er positivt at avsender ønsker god oppslutning til Bussveien. Utnyttingsgrad er endret ved tilleggshøring.</p> <p>c) Bestemmelse om plasskrevende handel, jfr retningslinje i gjeldende regionalplan for Jæren bli anbefalt innarbeidet i planforslaget. Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p> <p>d) Rekkefølgetiltakene skal kostnadsberegnes og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen.</p> <p>e) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100 m2 BRA til 0,5 p-plasser pr 100 m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>f) Formålsendring er vurdert etter forespørsel fra Forus Næringspark og IKS Renovasjonen med tanke på ny lokalisering av renovasjonsanlegg. Rådmannsgruppa har konkludert med at</p>



			<p>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 grønnstruktur og landskap. En formålsendring som utfordrer eksisterende grønne kvaliteter i området anbefales ikke. Renovasjonen har mye kontainertransport til forbrenningsanlegget, og beliggenhet i samme område ville vært en fordel for IKS Renovasjonen og den trafikale situasjonen. Konklusjonen er likevel at avstandene til andre aktuelle lokasjoner og de trafikale ulempene skal tåles i et næringsområde av den typen Forus er.</p>
42	Forus Utvikling AS Dok 16/00151-202	<p>a) Avsender legger til grunn at kommunene har tenkt at planområdet skal bære kostnadene med gjennomføring av rekkefølgetiltakene. Det vises videre til utbyggingsavtaler iht §17 i pbl og områdemodeller. Forus Utvikling trekker her fram <i>at det forutsettes at tiltakene står i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang.</i></p> <p>b) Avsender trekker frem at planforslaget ikke tilrettelegger for arealbruksformålet forretning – og at dette kan gi verdinedgang på eiendommer på Forus.</p> <p>c) Kostnadsberegning av rekkefølgetiltakene burde blitt foretatt.</p> <p>d) Avsender mener at planområdet i dag har den tekniske infrastrukturen som er nødvendig for å betjene planområdet.</p> <p>e) Avsender mener at den foreslåtte blågrønne infrastrukturen ikke vil føre til en verdiøkning som kompenserer for en verdinedgang pga redusert utnyttelse, endra arealbruk og kostnad med rekkefølgetiltak. På bakgrunn av dette mener avsender at det vil være vanskelig å belaste planområdet basert på utbyggingsavtale eller med en områdemodell, etter reglene i plan- og bygningsloven.</p>	<p>a) Utredtes i tilleggshøring og sluttbehandling av IKDP Forus.</p> <p>b) Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene. Det åpnes for noe nærhandel/nærservice i kjerneområder i tråd med arealstrategien til planen.</p> <p>c) Rekkefølgetiltakene skal kostnadsberegnes og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen.</p> <p>d) Kommunene viser til at planforslaget legger rammene fram til 2040 og at forutsetningene for den tekniske infrastrukturen vil bli endret.</p> <p>e) Tas til orientering. Viser også til kommentaren på pkt c).</p>

43	Ragnar Tveterås, John-Erik Rørheim, professorer ved Senter for Innovasjonsforskning Dok 16/00151-171	<p>I kapitel 5 vurderes konsekvenser av planen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Oppfølging og endring av planen. Ved unntak og dispensasjon blir forventet saksbehandlingstid for lang med felles avklaring.</li> <li>b) Varehandel. Varehandel representerer 12% av antall ansatte i Stavanger regionen. Å begrense handel og ikke uttale seg om handel i IKDP Forus svekker muligheter for konkurranse dyktige arbeidsplasser i varehandelen.</li> <li>c) Rekkefølgekrav. Rekkefølgekravene er omfattende og kostnader ikke beregnet. Det stilles spørsmål om bæreevne og legitimitet.</li> <li>d) Parkering og transport. De svært restriktive parkeringsbestemmelsene skaper store problemer for bedrifter med høy kundefrekvens. Parkeringsbestemmelsene er strengere enn ved sentrumsområdene, som har bedre kollektivdekning. Kravene kan hindre transformasjon og etablering av nye høyproduktive arbeidsplasser på Forus.</li> <li>e) Bestemmelser for utnyttelsesgrad, byggehøyder og kontorandel <ul style="list-style-type: none"> <li>o Krav om minimumutnyttelse 250% i kjerneområdene ansees som høy, særlig i forbindelse med kollektivtilbud.</li> <li>o Begrensinger på tomteutnyttelse og høyderestriksjoner er ikke å forstå.</li> <li>o Redusering av rene kontorbygg ansees som rådighetsinnskrenkning. Endringen kan medføre at transformasjon er ikke lenger lønnsom.</li> </ul> </li> </ul> <p>I kapitel 6 gis en oppsummering:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>f) IKDP Forus har planer om en blågrønn transformasjon som vil medføre betydelige rekkefølgetiltak, altså investeringskostnader som skal dekkes av bedrifter på Forus. Det stilles spørsmål om at det er ikke foretatt estimeringer/ beregninger som viser gjennomførbarhet av rekkefølgetiltak.</li> <li>g) Parkeringsbestemmelser i IKDP Forus er svært restriktive. Parkeringsbestemmelsene vil i praksis gjøre at mange bedrifter</li> </ul>	<p>Rådmennene mener innspill fra forsknings- og kompetansemiljøer er viktig i helhetlig overordnet planlegging. Notatet inngår som et kunnskapsgrunnlag som kan benyttes i alle faser av planarbeidet.</p> <p>Kommentarer til kapittel 5 og kapittel 6:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Oppfølging av planen skal vurderes. Rådmennene fremmer på bakgrunn av dette en anbefaling om oppfølging og endring av IKDP Forus i de tre kommunene.</li> <li>b) Bestemmelse om plasskrevende handel, jfr retningslinje i gjeldende regionalplan for Jæren bli anbefalt innarbeidet i planforslaget. Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</li> <li>c) Rekkefølgetiltakene skal kostnadsberegnes og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen.</li> <li>d) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 personbiler pr 100m<sup>2</sup> BRA til 0,5 pr 100m<sup>2</sup> BRA for alle typer formål utenom bolig.</li> <li>e) I planforslaget kombineres økt utnyttelse innenfor planområdet totalt sett med redusert kontorandel utenfor kjerneområdene. Rådmennene anbefaler at dette prinsippet videreføres i endelig planforslag. Bestemmelser for indre og ytre bussveiene innenfor 400 meter fra bussvei anbefales videreført, men med følgende endring: IBV – Indre bussveiene - minimumsutnyttelse 70% BRA og maksimumutnyttelse 190% BRA. YBV – ytre bussveiene – min 70% BRA og maks 165% BRA.</li> </ul>
----	---	--	---

		<p>ikke kan etablere seg. Vi må flytte transport over fra personbil til andre transportmåter med lavere CO2 utslipp, men dette kan ikke skje over natten med strenge parkeringsbestemmelser, heller over mange år i kombinasjon med utvikling av konkurransedyktige alternative transportmåter.</p> <p>h) Forus kan få et betydelig bortfall av areal (BRA), beregninger må kvalitetssikres.</p> <p>i) IKDP Forus legger opp til at varehandel skal begrenses på det sentraltbeliggende Forus, og at det skal være begrensede muligheter til å eksperimentere med ulike handelskonsepter, herunder fysisk transformasjon. Sentrumsområdene er ikke et alternativ for en del av disse handelskonseptene, og de vil derfor enten ikke bli etablert i regionen eller de vil bli lokalisert lengre sør på Jæren, med dertil større personbiltransport og CO2 utslipp.</p> <p>j) I sum gjør IKDP Forus planen at Forus blir lite fleksibel, kostbart og risikofyllt. For en rekke typer virksomheter i en rekke næringer så er sentrumsområdene ikke et alternativ på grunn av strenge restriksjoner og høye kostnader. Konsekvensen av dette er at noen bedrifter ikke blir etablert i regionen eller forlater den, og at bedrifter lokaliserer seg lengre sør på Jæren. På lang sikt vil dette ikke bidra til fortetting, lavere personbiltrafikk og CO2 utslipp. Tvert imot, bedrifter og individer som trekker sørover vil bidra til personbiltrafikk og CO2 utslipp opprettholdes eller økes.</p>	<p>f) Viser til pkt c</p> <p>g) Viser til pkt d</p> <p>h) Utnyttelse vurderes i tilleggshøring og til sluttbehandling av planforslaget.</p> <p>i) Viser til pkt b</p> <p>j) Tas til orientering</p>
44	Kristin Keiserås Bakkane (KKB) Dok 16/00151-172	<p>a) Del av Åsenvegen stenges for biltrafikk og blir bussvei – KKB mener at dette vil føre til en «OM-vei» og ikke en ringvei. Mener at bussveien bør gå parallelt med Åsenvegen, (på arealet som er forbelastet på golfbane-området.</p>	<p>a) Når Åsenvegen blir stengt for biltrafikk nord for golfbanen, vil resterende del av Åsenvegen fortsatt fungere som adkomstvei videre fra Forus vest og inn mot Sola sentrum. Intern ringvei og interne veier på Forus vil fungere som adkomstveier mot Forus øst. Åsenvegen nord for golfbanen skal nyttes som bussvei fra Forus over Skadberg, inn mot Sola sentrum og videre mot Stavanger lufthavn Sola.</p>

		<p>b) IKDP Forus ønsker å etablere et parkområde sentralt i reguleringsområdet, og KKB støtter dette. Men mener at parken bør etableres på nordsiden av golfbanen, nord for kanal og bussvei.</p> <p>c) KKB har forslag til sykkeltraseer innenfor og utenfor planområdet i Sola kommune.</p> <p>d) Det planlegges for god kapasitet på parkeringsplasser for bevegelseshemmede på Forus, og KKB mener at andre grupper også har behov for parkeringsplasser – eksempelvis småbarnsforeldre.</p>	<p>b) Det er en intensjon i planen at golfbanen skal inngå som en viktig kvalitet for området. Det vises til planbeskrivelsen og øvrig kunnskapsgrunnlag for informasjon og vurderinger; herunder også lokalisering.</p> <p>c) Forslag til sykkeltraseer utenfor IKDP Forus-området i Sola kommune vurderes ved revisjon av sykkelstrategi for Sola.</p> <p>d) I IKDP Forus er tilrettelegging for mennesker med nedsatt funksjonsevne gitt prioritet, jfr bestemmelsene § 1.8. Dette er en gruppe det er krav om å ivareta særskilt. I kjerneområdene kan bakkeparkering i tillegg tillates for bildeleordning, taxiholdeplass, kiss and ride, korttidsparkering (maks 15 minutter) og varelevering. Småbarnsforeldre blir ikke vurdert særskilt når kapasitet for parkeringsplasser beregnes.</p>
45	<p>Eyvind Aven, 15.09.2018 Dok 16/00151-173</p>	<p>a) Forus har blitt et tredje bysentrum til Sandnes og Stavanger. Mange som jobber på Forus handler på Forus på vei hjem.</p> <p>b) Stiller spørsmål til hvordan nullvekstmålet er blitt diskutert og hvordan målet skal kunne nås samtidig som innbyggernes behov skal tilfredsstilles (reisetid og effektivitet).</p> <p>c) Stiller spørsmål til mål vs. middel. 1. Det kan ikke være mål å redusere transportarbeidet, men å ha en løsning der mange kan lett og raskt kan komme seg på jobb. 2. Hvorfor skal en arbeidsgiver eller arbeidstaker ønske å være i denne regionen fremfor konkurrerende områder? 3. Kan den enkelte velge reisemåte selv eller legges det opp til begrensninger gjennom prissetting eller parkeringsbegrensninger?</p> <p>d) Har hovedfokuset vært på hvordan vi kan vinne konkurransen med andre industriklynger i Norge og utlandet?</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) I planarbeidet tas det utgangspunkt i overordnede føringer og vedtak om miljøvennlig transport og kollektivløsninger.</p> <p>c) 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 stedskvaliteter m.m. Dette vil over tid gi økt nytteverdi både for næringsaktører, arbeidstakere</p>

			<p>og innbyggere generelt. Prissetting er ikke en del av IKDP Forus sitt mandat. Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100 m2 BRA til 0,5 p-plasser pr 100 m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>d) Intensjonen er at IKDP Forus skal gi rammer for fortsatt videreutvikling som overordnet er forutsigbare, men også fleksible for videre vekst og verdiskaping. Samtidig skal IKDP Forus svare ut krav og forpliktelser som statlige og regionale myndigheter pålegger reguleringsmyndighetene, blant annet miljø, klimaeffekter og energibruk.</p>
46	Forusholmen AS Dok 16/00151-175	<p>a) Forusholmen AS påpeker at planforslag til IKDP har ulikt arealformål fra gjeldende kommuneplan, forslag til ny kommuneplan og godkjent reguleringsplan for området BBT1. Plan for IKDP angir grøntformål i stedet for utbyggingsformål på eiendommene til Forusholmen AS. Dette er uakseptabelt. Det vises bl.a. til plan 2009119. Denne planen ble godkjent av bystyret i Sandnes 18.06.18.</p> <p>b) Forslaget om grøntformål på dette området bør være gjenstand for ny vurdering. Likevel er ikke avsender uenig i en offentlig forbindelse/grøntkorridor gjennom området (eiendom 68/2340). Dette er også regulert inn i plan 2009119.</p> <p>c) Eiendommen ligger i et typisk næringsområde og behovet for grønnstruktur er ikke særlig fremtredende. Det påpekes også at eiendommen ligger midt i et vegkryss (Midtbergmyra og Forussletta).</p> <p>d) Overordna planer legger føringer for høy tetthet nær høyverdig kollektivtraseer.</p>	<p>a) Formål er endret til kombinert bebyggelse utenfor kjerneområder. Området skal planlegges for bolig/næring. Andel bolig avklares i detaljregulering.</p> <p>b) Kommunene mener det er nødvendig med en grøntkorridor i dette området. En ny vurdering av utstrekning foretas i sammenheng med avklaring på punkt a)</p> <p>c) Se kommentar over på punkt b)</p> <p>d) Overordnede planer legger til rette for høy tetthet tilknyttet sentrale stoppesteder på høyverdig kollektivtrase.</p>
47	HABI, 14.09.2018 Dok 16/00151-176	<p>a) Stenging av Forusbeen tas ut av planen. Tiltaket medfører at HABI og øvrige eiendommer i området avskjæres fra sitt nærmeste angrepspunkt til overordnet vegnett.</p>	<p>a) Senest når 70 000 m2 BRA med nye arealer innenfor kjerneområde Koppholen nord for kanalen er bygget ut,</p>

		<p>b) Vurdere alternative løsninger til ringvegen og nytt vegsystem på Forus vest, for eksempel stenging av Forusbeen sør for å begrense gjennomkjøring på Forusbeen gjennom kjerneområdet Koppholen.</p> <p>c) Revidere plankartet slik at dette blir mer brukervennlig. Interne veger bør vises på kartet, og adkomst til tomter må sikres.</p> <p>d) Sikre at det er overensstemmelse mellom plankartets utforming og bestemmelsenes krav, eksempelvis krav om at adkomst til logistikkfunksjon ikke kan krysse gang- og sykkelveger eller grøntdrag.</p> <p>e) Parkeringsnorm i planen må tilpasses reelt behov for nye parkeringsplasser på Forus, og Forus må ikke sammenlignes med sentrumsområder. Argumentene om overdekning av parkeringsplasser, tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange, sammenligning med sentrum kommenteres og stilles spørsmål til.</p> <p>f) Det må tillates noe bakkeparkering i kjerneområdene, blant annet ut fra behovet for tilkomst til pick-up points ved mobilitetspunkt og korttidsparkering for av-/påstigning, korte ærend m.m.</p> <p>g) Tillatt mengde detaljhandel innenfor H2 må justeres slik at den samsvarer med dagens definisjoner. Det oppfordres til å avvente Regionalplan for Jæren for avklaring av handelsspørsmål før vedtak av IKDP Forus. Alternativt må bestemmelser for handel på Forus følge Regionalplan for Jæren, og ikke IKDP Forus.</p> <p>h) Redusere minstekrav til utnyttelse for områdene innenfor kjerneområdet til 200 %. Øke tillatt utnyttelse i områdene langs Bussveien for å bygge opp om Bussveiens kundegrunnlag.</p> <p>i) Bestemmelsene om at dispensasjoner skal sendes til nabokommunene må tas ut, da den ikke er i tråd med plan- og bygningsloven.</p>	<p>skal det vurderes om Forusbeen skal stenges for gjennomkjøring i krysset med Lagerveien (Bussveien).</p> <p>b) Forusbeen stenges ikke. Det vises til pkt a over. Alternative løsninger for vegsystemet er utredet av konsulent. Det vises til plandokumentene for detaljer.</p> <p>c) Plankart er revidert slik at det er blitt mer lesbart.</p> <p>d) Plankart og bestemmelser er gjennomgått for å sikre samsvar.</p> <p>e) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100m<sup>2</sup> BRA til 0,5 p-plasser pr 100m<sup>2</sup> BRA for alle formål unntatt bolig.</p> <p>f) I kjerneområdene tillates bakkeparkering for bevegelsehemmede, bildeleordning, taxiholdeplass, kiss and ride, korttidsparkering (maks 15 minutter) og varelevering.</p> <p>g) Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p> <p>h) Tas til orientering. Økt utnyttelse i områder langs bussveien og redusert minstekrav til utnyttelse for områdene innenfor kjerneområdene støtter ikke opp til mål om økt attraktivitet og å lykkes med møteplasser på Forus og spesielt innenfor kjerneområdene.</p> <p>i) Bestemmelsen er endret. Det vises til oppdatert bestemmelseshefte.</p>
--	--	---	--

		j) Listen med rekkefølgetiltak må gjennomgås og vurderes mtp. i hvilken grad behovet utløses av framtidig utbygging på Forus, og om det er hjemmel i plan- og bygningsloven for å knytte disse til tiltak i planområdet.	j) Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen. Det vises til oppdaterte plandokumenter for endringer av rekkefølgetiltak og begrunnelse.
48	Sameiet Godesetdalen 10, 14.09.2018 Dok 16/00151-177	<p>a) Positive til en oppgradering av Forus som næringsområde, men mener at planen er for omfattende med for store rekkefølgekrav. Kjøp av arealer til gang- og sykkelveier, grøntområder, reduisering i parkeringsnorm samt bortfall av handel i området.</p> <p>b) Ikke foreslått endringer for deres eiendom eller annen tilrettelegging. Ønsker å bli tatt ut av planområdet fordi eiendommen i liten grad vil dra nytte av planen. Til sammenligning er Forusbeen 35 tatt ut av planen. Ønsker å se vurderingene som ligger til grunn for hvorvidt eiendommer i dette området skal inngå i planområdet. Avgrensningen fremstår ikke som en enhetlig skillelinje.</p>	<p>a) Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen. Det er gjort endringer i krav om rekkefølgetiltak. Det vises til oppdaterte plandokumenter for endringer av rekkefølgetiltak og begrunnelse.</p> <p>b) Ved planoppstart ble et stort planområde varslet for å være sikre på at alle problemstillinger var fanget opp. I sak om planprinsipp vedtok styret å ta ut deler av Lurabyen i Sandnes, Forus-øst planområdet i Stavanger, samt Skadberg og Bærheim i Sola. Dette ble særlig begrunnet med at hovedformålet med planen er næringsutvikling, og at det i første rekke er de rene næringsområdene de tre kommunene har behov for felles rammer for. Godesetdalen 10 er formål næring anbefalt opprettholdt. For Forusbeen 35 er det igangsatt detaljregulering med stor andel boligformål. Det ble vurdert hensiktsmessig å ta området ut av IKDP Forus.</p>
49	Tvedtsenteret, 13.09.2018 Dok 16/00151-178	IKDP Forus må gjøre det attraktivt for næringsdrivende å videreutvikle sine virksomheter. Slik planen fremstår i høringsforslaget vil den virke hemmende på utviklingen.	

		<p>Tvedt senteret As er bekymret for at restriksjonen på handelsetablering på Forus snarere vil medføre byspredning, enn styrking av de etablerte sentraene.</p> <p>Tvedt senteret AS har følgende konkrete forslag til bearbeiding av planen før vedtak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Stenging av Forusbeen tas ut av planen. Tiltaket vil sterkt forringe områdets attraktivitet for næringsdrivende, og tilfører ikke området kvaliteter som ikke kan sikres på andre måter. Parkdraget som skal erstatte Forusbeen er overdimensjonert. Konsentrere motorisert trafikk i Lagerveien for å bedre tilrettelegge for hovedsykkelrute i Maskinveien.</li> <li>b) Revidere plankartet slik at dette blir mer brukervennlig. Interne veger bør vises på kartet, og adkomst til tomter må sikres. Sikre at det er overensstemmelse mellom plankartets utforming og bestemmelsenes krav, eksempelvis krav om at adkomst til logistikkfunksjon ikke kan krysse gang- og sykkelveger eller grøntdrag.</li> <li>c) Parkeringsnorm i planen må tilpasses reelt behov for nye parkeringsplasser på Forus, og Forus må ikke sammenlignes med sentrumsområder. Argumentene om overdekning av parkeringsplasser, tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange, sammenligning med sentrum kommenteres og stilles spørsmål til.</li> <li>d) Bestemmelsene som omhandler lokalisering og plassering av parkering må tydeliggjøres. Tvedt senteret kommer med konkrete forslag som er lik forslaget fra Habi og Sunde Estate.</li> <li>e) Det må tillates noe bakkeparkering i kjerneområdene, blant annet ut fra behovet for tilkomst til pick-up points ved mobilitetspunkt og korttidsparkering for av-/påstigning, korte ærend m.m.</li> <li>f) Formålene som tillates i planen må vurderes ut fra en gradvis utvikling av området. Det er lite trolig at eksisterende bebyggelse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Forusbeen stenges ikke i IKDP Forus. Senest når 70 000 m2 BRA med nye arealer innenfor kjerneområde Koppholen nord for kanalen er bygget ut, skal det vurderes om Forusbeen skal stenges for gjennomkjøring i krysset med Lagerveien (Bussveien).</li> <li>b) Lesbarhet er vektlagt i oppdatert plankart. Offentlige veger som har betydning for kartets lesbarhet innarbeides. Alle eiendommer skal ha adkomst.</li> <li>c) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100m2 BRA til 0,5 p-plasser pr 100m2 BRA for alle formål unntatt bolig.</li> <li>d) Viser til merknad nr. 47 og 51</li> <li>e) Det er foreslått tillatt med bakkeparkering for bevegelsehemmede, bildeleordning, taxiholdeplass, kiss and ride, korttidsparkering (maks 15 minutter) og varelevering.</li> <li>f) IKDP Forus gir rammen til framtidig utvikling av Forus med en planhorisont på 2040. Det forventes ikke at Forus skal omformes eller utvikles like fort alle steder. Det har i etterkant blitt gjennomført analyser ved kommunen og konsulent Asplan Viak, som viser at det</li> </ul>
--	--	---	--



		<p>som ikke er egnet til nye formål vil rives for å legge til rette for ny bebyggelse i tråd med nye formål.</p> <p>g) Lager bør være eget formål etter plan- og bygningsloven.</p> <p>h) Tillatt mengde detaljhandel innenfor H2 må justeres slik at den samsvarer med dagens definisjoner. IKDP Forus bør avvente Regionalplan for Jæren for avklaring av handelsspørsmål, og med tanke på øvrige problemstillinger knyttet til areal og transport i en regional kontekst.</p> <p>i) Parkformålet «Tvedtparken» gjøres om til næringsbebyggelse. Dette området representerer Tvedtsenterets utviklingspotensiale, og uten mulighet til først å bygge ut på dette området, vil det ikke være regningsssvarende å utvikle øvrige deler av eiendommene heller. I dette området må det også legges til rette for adkomst til vestlig del av Tvedtsenteret. Byggeområdet for vestlig del av Tvedtsenteret utvides sørover, tilsvarende som for nabotomtene, jfr. forslag til reguleringsplan for Tvedtkvartalet.</p> <p>j) Øke tillatt utnyttelse i områdene langs Bussveien for å bygge opp om Bussveiens kundegrunnlag.</p> <p>k) Bestemmelsene om at dispensasjoner skal sendes til nabokommunene må tas ut, da den ikke er i tråd med plan- og bygningsloven.</p> <p>l) Listen med rekkefølgetiltak må gjennomgås og vurderes mtp. i hvilken grad behovet utløses av framtidig utbygging på Forus, og</p>	<p>er reelt med gradvis omforming da økonomisk levealderen av mange bygg i det sentrale Forus blir nådd. Gjengitt formål i planen inviterer – spesielt i kjerneområdene – til flerbruk.</p> <p>g) På kommuneplannivå er hovedformål næring. På neste plannivå kan dette formålet detaljeres nærmere. Innenfor planens bestemmelser til IKDP Forus er det gjengitt underformål, blant annet kontor og industri. Lager er en form av industri som tillates.</p> <p>h) Detaljhandel er ikke tema i IKDP Forus. Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p> <p>i) Det vises til oppdatert plankart og bestemmelser for nye anbefalinger for kjerneområde Koppholen og Tvedtsenteret. Forusbeen stenges ikke i IKDP Forus. Senest når 70 000 m<sup>2</sup> BRA med nye arealer innenfor kjerneområde Koppholen nord for kanalen er bygget ut, skal det vurderes om Forusbeen skal stenges for gjennomkjøring i krysset med Lagerveien (Bussveien).</p> <p>j) Maksimum utnyttelse i indre Bussveisone er økt fra 150% BRA til 190% BRA</p> <p>k) Bestemmelse tas ut. Det utarbeides avtale for oppfølging av kommunene etter planvedtak.</p> <p>l) Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen. Det er gjort endringer i krav om rekkefølgetiltak. Det vises til oppdaterte plandokumenter for nærmere informasjon og begrunnelse.</p>
--	--	--	---

		om det er hjemmel i plan- og bygningsloven for å knytte disse tiltak i planområdet.	
50	Stavanger Utvikling KF Dok 16/00151-179	<p>a) Stavanger Utvikling KF er grunneier/tilrettelegger/utbygger av kommunens eiendommer, blant annet Sentrallagertomten og Svanholmen 3. Støtter målet i planen om at Forus og regionen skal bli mer attraktiv for næringsutvikling. Usikker på om IKDP Forus tar de rette grepene/verktøyene for å nå målet. <u>Om Sentrallagertomten:</u></p> <p>b) Utvikling innen innovasjon/næringsutvikling skjer raskt, bestemmelsene må derfor tilby større fleksibilitet.</p> <p>c) Større grad av funksjonsblanding i alle kjerneområdene fordi det vil bidra til næringsutvikling, skape liv og sikre bussveien og publikumsrettet virksomhet kundegrunnlag.</p> <p>d) Kunnskapsgrunnlag om næringsutvikling: Viser til notat om kunnskapsgrunnlag og at omtaler generell kunnskap, mangler lokal forankring. Spør hvorfor næringslivet på Forus ikke i større grad er involvert.</p> <p>e) Mener at detaljerte bestemmelser gjør det vanskelig å få til hensiktsmessig transformasjon i mellomperioden.</p>	<p>a) Tas til orientering. Planen er gjennomgått som følge av innspill i høring. Planen er blant annet vurdert i opp mot mål og strategier vedtatt i planprinsippfasen.</p> <p>b) Etter høring er bestemmelsene sammen med plankartet gjennomgått blant annet for å balansere ønsket om fleksibilitet. Rådmennene anbefaler at IKDP Forus i størst mulig grad gir overordnede rammer for utviklingen, men at detaljer i større grad avklares på neste plannivå. Dette for å balansere fleksibilitet og robusthet i planen på en bedre måte.</p> <p>c) Formål som inngår i kjerneområdene er avklart i tidligere faser av planarbeidet. I dette planarbeidet er bolig vurdert kun øst for E39. Bestemmelse om plasskrevende handel, jfr retningslinjer i gjeldende Regionalplan Jæren blir lagt inn i planforslaget. Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p> <p>d) Det har vært medvirkningsprosesser og dialog blant annet med næringsforeningen i alle deler av planarbeidet. Grunneiere er tilskrevet med mulighet for å gi innspill ved høring.</p> <p>e) Bestemmelsene er gjennomgått og forenklet der det er vurdert hensiktsmessig for bedre fleksibilitet. Det er også viktig at bestemmelsene gir tydelige rammer for å sikre forutsigbarhet plan- og byggesaker.</p>

		<p>f) Urbane kvaliteter: Etterspør større grad av funksjonsblanding som grunnlag for å oppnå urbane kvaliteter, med boliger, mer handel og nærservice. Dersom fokus er kvaliteter som påvirker attraktivitet for næringsetablering, bør «urbane kvaliteter» endres til «kvaliteter for næringslivet».</p> <p>g) Gjennomgår rekken av utfordringer som planen skaper for utvikling av Sentrallagertomen: Flytting av Renovasjonen IKS. Krav om felles plan for et stort område der tomten inngår. Detaljerte bestemmelser. Bevaring av verkstedhall er ikke forenlig med høy utnyttingsgrad. Dispensasjon må behandles i alle tre kommuner. Høye kostnader til rekkefølgetiltak.</p> <p>h) Etterlyser mer konkret handlingsdel med kobling til strategier og mål i samfunnsdelen. Spør om det er utredet etablering av testlab, teknologisenter, energisentral eller utstillingshall.</p> <p>i) Felles plan må utarbeides for et stort område, inkludert stenging av Forusbeen må skje før Sentrallagertomten gis rammetillatelse. Utvikling hemmes. Det er uheldig fordi tomten er så sentral i utviklingen av kjerneområdet og tomten er moden for transformasjon.</p>	<p>f) Viser til kommentarer til pkt c over.</p> <p>g) Formålsendring er vurdert med tanke på ny lokalisering av Renovasjonen IKS til gnr 67 bnr 27 på Forus vest. Rådmannsgruppa 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. Nyere tids kulturminner gjennomgås til tillegghøring. Bestemmelse om oppfølging av IKDP Forus i de tre kommunene vurderes til tillegghøring. Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen. Det er gjort endringer i krav om rekkefølgetiltak. Det vises til oppdaterte plandokumenter for nærmere informasjon og begrunnelse.</p> <p>h) Handlingsdelen er oppdatert. Generelt skal ikke handlingsdelen være en sjekklister for prosjekter som skal gjennomføres.</p> <p>i) Rådmennene anbefaler: Felles plan for H810_2 skal ivareta løsninger for krysset mellom Åsenveien og Forusbeen, i tilknytning til etablering av bussveitrase. Planen skal legge rammer for grøntområdene innenfor hensynssonen og utrede</p>
--	--	---	---

		<p>j) Mener betydning som stenging av Forusbeen vil ha for utvikling av kjerneområdet bør utredes mer. Mener det urbane rommet som blir tilgjengelig blir mye større enn det som er aktuelt å fylle med aktivitet. Foreslår et nytt alternativ for veistenging, Forusbeen sør ved Løwenstrasse stenges og Forusbeen gjennom kjerneområdet Koppholen holdes åpen.</p> <p>k) Innspill til bestemmelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ønsker detaljeringsgrad på Sentrallagertomten som på de andre delfeltene.</li> <li>- Spør om hjemmel til å regulere bevaring av verkstedhallen</li> <li>- Vanskelig å innfri minimums utnyttelse pga. mange andre krav som skal innfris på eiendommen. Minstekrav til utnyttelse må reduseres, særlig felt Kj2-K.</li> <li>- Bestemmelser om at reguleringsplaner med avvik og dispensasjonssaker skal sendes til nabokommunene må ut, ikke i tråd med intensjon i PBL 9.</li> <li>- Støtter Forus Utvikling sin uttalelse om rekkefølgetiltakene i planen. Rekkefølgetiltakene må gjennomgås.</li> </ul> <p>l) Videre arbeid: Ønsker dialog med prosjektgruppen når planen skal bearbeides, gjerne sammen med øvrige aktører i kjerneområdet Koppholen.</p> <p><u>Om eiendommene gnr. 13 bnr. 275, 302 og deler av 516. Gnr 14. bnr. 534 og 825.</u></p> <p>m) Eiendommene eies av Stavanger kommune og er vist som grønnstruktur.</p> <p>n) Ønsker at gnr. 14 bnr. 825 vises som idrettsanlegg for å sikre travbanen videre drift i området. Bussveien spiser inn andre steder av deres areal. Stavanger Utvikling er i forhandling om utleie av arealet til travselskapet.</p> <p>o) Øvrige eiendommer ligger strategisk ved bussveien, derfor bør deler av eiendommene bebygges.</p>	<p>muligheten for åpne vannløsninger i området hvor kanalene møtes.</p> <p>j) Veistenging er utredet, se egen rapport, men det er behov for mange avklaringer på detaljplannivå før det kan skje. Senest når 70 000 m2 BRA med nye arealer innenfor kjerneområde Koppholen nord for kanalen er bygget ut, skal det vurderes om Forusbeen skal stenges for gjennomkjøring i krysset med Lagerveien (Bussveien).</p> <p>k) Bestemmelsene er gjennomgått. Det vises til oppdatert bestemmelseshefte. Bevaring av verkstedhallen tas ut av planen. Rekkefølgetiltak er utredet og endringer er anbefalt. Bestemmelse om at reguleringsplaner og dispensasjoner skal sendes nabokommunene tas ut. Det inngås avtale om oppfølging i de tre kommunene etter at planene er vedtatt.</p> <p>l) Møte ble gjennomført.</p> <p>m) n) o) Kjerneområde Koppholen er vurdert og endringer er foreslått. Det vises til oppdatert plankart og bestemmelser. Angående travbanen vises det til oppsummering og kommentrer til deres innspill.</p>
--	--	---	---

51	Sunde Estate, 14.09.2018 Dok 16/00151-180	<p>a) Forusbeen må ikke stenges. I tillegg til trafikale konsekvenser, må det også tas med i vurderingen hvordan dette tiltaket bidrar til områdeutvikling og Koppholens attraktivitet for næringsdrivende. Parkdraget som skal erstatte Forusbeen er overdimensjonert.</p> <p>b) IKDP Fours 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.</p> <p>c) Parkeringsnorm i planen må tilpasses reelt behov for nye parkeringsplasser på Forus, og Forus må ikke sammenlignes med sentrumsområder.</p> <p>d) Bestemmelsene som omhandler lokalisering og plassering av parkering må tydeliggjøres. Det er nødvendig å differensiere behov for nærhet til parkering ut fra type virksomhet. Avstandene kan ved samlokalisering av parkeringsanlegg bli store, noe som er ugunstig for SE sine leietakere.</p> <p>e) Vurdere behovet for bakkeparkering i kjerneområdene, blant annet ut fra behovet for tilkomst til pickup points ved mobilitetspunkt og korttidsparkering for av-/påstigning, korte ærend m.m.</p> <p>f) Lager bør være eget formål etter plan- og bygningsloven.</p> <p>g) Ved utvikling av SE sine tomter må det kunne tillates samme mengde detaljhandel og kontor som det er i dag. Tillatt mengde detaljhandel innenfor H2 må justeres slik at den samsvarer med dagens definisjoner. Det oppfordres til å avvente Regionalplan for Jæren for avklaring av handelsspørsmål før vedtak av IKDP Forus.</p>	<p>a) Forusbeen stenges ikke i IKDP Forus. Senest når 70 000 m2 BRA med nye arealer innenfor kjerneområde Koppholen nord for kanalen er bygget ut, skal det vurderes om Forusbeen skal stenges for gjennomkjøring i krysset med Lagerveien (Bussveien). Alle eiendommer skal ha veiadkomst, selv om veier stenges for gjennomkjøring. Park vurderes som en del av løsningene for kjerneområde Koppholen. Se oppdaterte plandokumenter for detaljer.</p> <p>b) Ikke en del av IKDP Forus, men det vil vises til fremtidig kollektivtilbud mellom Forus og Ullandhaug i samfunnsdelens handlingsplan.</p> <p>c) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100m2 BRA til 0,5 p-plasser pr 100m2 BRA for alle formål unntatt bolig.</p> <p>d) Viser til anbefalinger om parkeringsnorm i pkt c over. Lokalisering av og plassering av parkering er omgjort til retningslinjer.</p> <p>e) I kjerneområdene tillates bakkeparkering for bevegelseshemmede, bildeleordning, taxiholdeplass, kiss and ride, korttidsparkering (maks 15 minutter) og varelevering.</p> <p>f) Tas til orientering</p> <p>g) Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p> <p>h) Dette er i samsvar med styrets anbefaling</p>
----	---	---	---

		<p>h) Øke tillatt utnyttelse i områdene langs Bussveien for å bygge opp om Bussveiens kundegrnlag.</p> <p>i) Bestemmelsene om at dispensasjoner skal sendes til nabokommunene må tas ut av planen, da den ikke er i tråd med plan- og bygningsloven.</p> <p>j) Listen med rekkefølgetiltak må gjennomgås og vurderes mtp. i hvilken grad behovet utløses av framtidig utbygging på Forus, og om det er hjemmel i plan- og bygningsloven for å knytte disse til tiltak i planområdet.</p>	<p>i) Bestemmelse tas ut. Det inngås avtale om oppfølging i de tre kommunene etter at planene er vedtatt.</p> <p>j) Rekkefølgekrav gjennomgås og vurderes etter plan- og bygningslovens bestemmelser om rekkefølgetiltak. Det skal blant annet vurderes om det er saklig begrunnet behov for å vedta rekkefølgekravene ut fra et samfunnsmessig synspunkt. Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen. Det er gjort endringer i krav om rekkefølgetiltak. Det vises til oppdaterte plandokumenter for nærmere informasjon og begrunnelse.</p>
52	Næringsforeningen i Stavangerregionen Dok 16/0051-182	<p>a) <u>Positive elementer:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Positivt og nødvendig at kommunen samarbeider om en plan</li> <li>• Ambisiøse og gode mål: <i>Forus skal bli mer attraktiv for næringsutvikling», og «videreutvikles som regionens viktigste næringsområde av nasjonal betydning»</i></li> <li>• Fornuftig å definere fire kjerneområder i tilknytning til sentrale kollektivknutepunkt</li> <li>• Positivt at det åpnes for handels- og servicetilbud i kjerneområdene.</li> </ul> <p>b) <u>Utfordringer:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Summen av alle restriktive tiltak og sterkt fordyrende rekkefølgetiltak, undergraver/samsvarer ikke med målene nevnt over. Næringsforeningen har mottatt sterke bekymringsmeldinger fra flere store nasjonale og internasjonale virksomheter som i dag har tilhold på</li> </ul>	<p>a) Tas til orientering</p> <p>b) Rekkefølgekrav gjennomgås og vurderes etter plan- og bygningslovens bestemmelser om rekkefølgetiltak. Det skal blant annet vurderes om det er saklig begrunnet behov for å vedta rekkefølgekravene ut fra et samfunnsmessig synspunkt. Rekkefølgetiltakene er</p>

		<p>Forus. Bekymringene handler om sterke begrensninger og kostnadsøkninger</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Næringsforeningen mener det videre arbeid med IKDP bør stilles i bero i påvente av utforming av en realistisk gjennomføringsstrategi. En gjennomføringsstrategi må bla inneholde beregning av kostnader rekkefølgetiltak og fordeling av disse, samt kostnader knyttet til lavere utnyttelse, innføring av nærsoner m.m.</li> <li>• IKDP Forus må avvete arbeidet med strategisk del av Regionalplan Jæren (RPJ) er vedtatt. RPJ er overordnet IKDP og skal gi rammene bla for viktig tema, bla handel</li> <li>• Varehandel er en viktig, og ofte undervurdert næring i regionen. Varehandel må ha en sentral plass i IKDP Forus. Planen må signalisere at varehandel skal gis gode rammer for utvikling på Forus. Dette bør gjelde både innenfor og utenfor kjerneområdene. IKDP Forus må ta høyde for at varehandel på Forus har en viktig regional funksjon og betjener et regionalt marked</li> <li>• Kritisk til at kategorien «Forretning» i gjeldende reguleringsplan er tatt ut i høringsforslaget uten at det er gitt en nærmere begrunnelse for dette.</li> </ul> <p>c) <u>Rekkefølgekrav:</u>  Sluttsummen av kostnader forbundet med rekkefølgekrav, lavere nytelse og omregulering til grøntområder er ute av proporsjoner. Vil ha store negative konsekvenser for framtidige investeringer og attraktivitet for Forus som næringsområde. Næringsforeningen er sterkt kritisk til hvordan det er argumentert for at høyere utbyggingskapasitet kan få konsekvenser for vedtatte planer i kommunene Sandnes, Stavanger, Randaberg og Sola. Dette mener Næringsforeningen er en tilnærming som i realiteten innebærer å holde det mest sentralt beliggende næringsområdet i regionen nede, for å ikke konkurrere med andre områder. Dette er en feil tilnærming</p>	<p>kostnadsberegnet og utredningen om økonomisk gjennomførbarehet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen. Det er gjort endringer i krav om rekkefølgetiltak. Det vises til oppdaterte plandokumenter for nærmere informasjon og begrunnelse.</p> <p>Det er avklart at IKDP Forus skal gi rammer for gjennomføringsstrategi. Forus Næringspark skal følge opp IKDP Forus og utarbeide gjennomføringsstrategi. Bestemmelse om plasskrevende handel, jfr retningslinjer i gjeldende Regionalplan Jæren blir lagt inn i planforslaget. Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p> <p>c) Angående rekkefølgetiltak vises det til pkt b over.</p>
--	--	---	---

		<p>som vil skade verdiskapingen i regionen. Med hensyn til nyetableringer sies det i planforslaget at «når bedrifter flytter og nye kommer til, bør det vurderes hva som er mest hensiktsmessig plassering. Rene industri- og lagerbedrifter bør kunne begrunne behovet» En slik praksis vil i realiteten bety å snu bevisbyrden for nyetablerere. Dette vil være skadelig for investeringsklimaet på Forus.</p> <p>d) Planen legger opp til at det innenfor influensområdet til Bussveien tillates kontorformål, men med den begrensning at det skal være 30% industri i hvert kontorbygg. Lar seg ikke gjennomføre i praksis. Må endres eller slettes.</p> <p>e) I forslaget foreslås det at imaginære plan ikke skal regnes med i BRA. Selv om minimumsutnyttelsen reduseres til 70% BRA, vil de fleste ha betydelige problemer med å nå kravet for verksted og lagerbygg. Derfor bør bestemmelsen endres slik at imaginære etasjer regnes med i BRA.</p> <p>f) Reduksjon i parkeringskravet fra dagens 3,5 p-plasser pr 100 m2 til 0,3 er en massiv innstramming uten at et dekkende og høyverdig kollektivtilbud er etablert. Forslag til ny norm vil legge uakseptable begrensninger på utviklingen i Forus-området. P-norm må ligge på samme nivå som tilsvarende næringsområder i andre storbyområder (om lag 1,5 plasser pr 100 m2. Parkeringsbegrensning kan innføres i takt med utbedringer av kollektivtilbudet.</p> <p>g) Stenging av flere veistrekninger blant annet ved Koppholen bidrar sammen med redusert parkering til å svekke Forus sin attraktivitet som næringsområde.</p> <p>h) Videre arbeid med IKDP Forus må stilles i bero i påvente av en konkret gjennomføringsstrategi, grundigere</p>	<p>d) Kontorandel er vurdert etter høring. Innenfor kjerneområdene tillates 100% kontor. Kontorandelen innenfor bussveisonen utenom kjerneområdene, endres fra maksimalt 70% av bygningens BRA til maksimalt 60%. Utenfor bussveisonen endres kontorandelen fra 20% av bygningens BRA til 15%.</p> <p>e) Imaginære plan anbefales ikke.</p> <p>f) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 personbiler pr 100m2 BRA til 0,5 pr 100m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>g) Forusbeen stenges ikke i IKDP Forus. Senest når 70 000 m2 BRA med nye arealer innenfor kjerneområde Koppholen nord for kanalen er bygget ut, skal det vurderes om Forusbeen skal stenges for gjennomkjøring i krysset med Lagerveien (Bussveien). Alle eiendommer skal ha veiadkomst, selv om veier stenges for gjennomkjøring.</p> <p>h) Tas til orientering.</p>
--	--	--	---



		kostnadsberegninger og ferdigbehandling av den strategiske delen av Regionalplan Jæren.	
53	Westco AS Dok 16/00151-183	<p>a) Westco mener at planen ikke leverer på de 3 hovedmålsettingene. Bakgrunnen for deres synspunkt er «de pålagte begrensningene», fokus på stedskvaliteter/ sykkel/grønne områder framfor mobilitet for arbeidstakerne på Forus og at IKDP ikke viser en tilstrekkelig regional logistisk/ mobilitet løsning.</p> <p>b) Forus vil bli priset ut av eiendomsmarkedet fordi rekkefølgekravene som foreslås gir færre kvadratmeter som gir leieinntekt. Prisene er i dag allerede høyere på Forus enn for konkurrerende næringsområder.</p> <p>c) Avsender er kritisk til foreslått parkeringsnorm og restriksjoner på privat bilkjøring. Bilkjøring er nødvendig både for ansatte på Forus og innad på Forusområdet. Bl.a. mener avsender at industri- og kombibedriftene «som er tenkt lokalisert langt fra bussveien» må kompenseres med bedre parkeringsdekning enn forslaget på 0,3 p-plasser per 100 kv.m. BRA.</p> <p>d) Meningene til grunneiere er ikke omtalt i planen og næringslivet er ikke hørt. Det påpekes at ingen kontorbedrifter er blitt spurt om planen.</p>	Innspillene er sammenfallende med dok 16/0051-156 (Kverneland Bil og Brødrene Kverneland AS). Det vises til rådmennenes kommentarer til dette dokumentet.
55	Kruse Smith Eiendom AS 14.09.2018 Dok 16/00151-186	<p>a) Parkeringsdekning Finner at det er positivt at Kanalsletta foreslås tilrettelagt som kjerneområde med tilhørende høy tomteutnyttelse. Mener at utnyttelsen er lite realistisk med foreslått parkeringsdekning på 0,3 plasser pr. 100 kvm/BRA. De er innforstått med en parkeringsinnstramming, men mener at dette må stå i forhold til gjeldende og planlagt kollektivtilbud.</p> <p>b) Kruse Smith Eiendom AS (KSE) er i utgangspunktet positive til et større 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 konkurransevnen drastisk for Forusutbyggere. De mener at en</p>	<p>a) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100 m2 BRA til 0,5 p-plasser pr. 100 m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>b) Det vises til utredning vedr. rekkefølgekrav og kostnadsdekning. Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet, og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen. Det er gjort endringer i krav om</p>

		<p>kraftig økning i bidrag fra utbyggerne vil effektivt bremse fremtidig utbygging.</p> <p>c) KSE viser til at dispensasjonssøknader vil måtte behandles i alle tre kommunene Sandnes, Sola og Stavanger. De mener at dette vil medføre et større byråkrati og en tidkrevende prosess for både innbygger og de kommunale instansene.</p>	<p>rekkefølgetiltak. Det vises til oppdaterte plandokumenter for nærmere informasjon og begrunnelse.</p> <p>c) Bestemmelse tas ut. Det inngås avtale om oppfølging i de tre kommunene etter at planene er vedtatt.</p>
56	Bauhaus Norge AS Dok 16/00151-187	<p>a) Ønsker et nytt byggevarehus på «Trykkeritomta» vis-a-vis dagens IKEA. Viser til dialog med Sandnes kommune og at forslaget er delvis i tråd med gjeldende kommuneplan (byggevarehus karakteriseres som næringsområde kategori 2, men varettilbudet utfordrer denne kategoriseringen).</p> <p>b) Mener at gjeldende planer ikke åpner for plasskrevende næring (som byggevarehus) utenfor kommunesentrum. Derfor må IKDP ta stilling til hvor slike varehus skal lokaliseres. Avsender ser at dette ikke er i tråd med gjeldende regionalplan, mener de likevel at IKDP må fange opp lokale næringsinteresser.</p> <p>c) Avsender trekker fram at varehus som Bauhaus, Biltema osv. ikke kan plasseres i bysentrum fordi trafikken vil ødelegge for kvaliteter i byrommet. Det påpekes også at effektiv varelevering vil skje bedre i randsonen av bysentrum.</p> <p>d) Bauhaus mener også at det ikke er etterspørsel etter eiendommen regulert til kontorformål i Stavanger-området i dag.</p> <p>e) Avsender påpeker at byggevarehus som Bauhaus ikke vil svekke sentrumshandelen som f.eks. kjøpesentre som Kvadrat, men flytte tyngdepunktet innen denne varetypen nordover igjen.</p> <p>f) Bauhaus mener at kunder vil komme med bil til varehuset, kun ansatte vil vurderer kollektivtrafikk. Dette gir et behov for nærhet til overordna vegnett.</p>	<p>a) Planforslaget tilrettelegger ikke for næringsformål kategori 2 slik innsender ønsker. Dette bestemmes av kommuneplanen for Sandnes.</p> <p>b) Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene. Bestemmelse om plasskrevende handel, jfr retningslinjer i gjeldende Regionalplan Jæren blir lagt inn i planforslaget. Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p> <p>c) Trafikk fra nye byggevarehus som Bauhaus skal beskrives og løses i neste plannivå. Alternativer til bilbruk bør beskrives i mobilitetsplan.</p> <p>d) Markedssituasjonen knytta til kontorformål er varierende. IKDP Forus foreslår rammer fram til 2040.</p> <p>e) Regulering og rammer for handel styres av kommuneplan og kommende regionalplan.</p> <p>f) Mobilitets- og logistiksituasjon for et nytt varehus beskrives og planlegges i neste plannivå og mobilitetsplan.</p> <p>g) Regulering og rammer for handel styres av kommuneplanene og kommende regionalplan.</p>

		g) Konkrete innspill er at det må åpnes for detaljhandel på området som Bauhaus eier, grøntområde på tvers av området må flyttes og parkeringsnormen på 0,3 plasser må differensieres.	Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 personbiler pr 100m2 BRA til 0,5 pr 100m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.
57	Porsmyrveien 1 AS og Porsmyrveien 3 AS Dok 16/00151-188	<p>a) Har spørsmål til mulighetsstudie - Forussletta sør og hva som menes med at eiendom Porsmyrveien 3 skal bevares. Det fremgår ikke av høringsdokumentene hva «bevaring» innebærer.</p> <p>b) Porsmyrveien 1 og Porsmyrveien 3, som begge ligger innenfor KF1, bør utvikles samlet som et kvartal. Det er viktig at det ikke blir gitt føringer i forhold bevaring av Porsmyrveien 3 som kan hindre en fornuftig, god og spennende utvikling av KF1.</p> <p>c) Anbefalt parkeringsnorm på 0,3 plasser pr 100 m2, samt rekkefølgekrav vil medvirke til at næringsaktører ikke vil vurdere Forus som aktuelt for fremtidige investeringer. Videreutvikling av området vil stoppe opp.</p> <p>d) Det er viktig å åpne opp for en viss varehandel i området. Den nye planen begrenser varehandel i forhold til dagens regler. Varehandel er en av de største næringene i landet, og det er viktig å tillate denne type virksomhet i et område som er egnet for formålet i forhold til hvordan befolkningen er fordelt geografisk.</p>	<p>a) Oppklaring til innspill a og b: Det er en misforståelse at Porsmyrveien 3 anbefales bevart. Mulighetsstudien har kun gitt innspill til planarbeidet. Det er kun utsendte høringsdokumenter som skal vurderes. Det er ikke foreslått bevaring av Porsmyrveien 3.</p> <p>b) Porsmyrveien 1 og 3 kan vurderes samlet i detaljreguleringsplan.</p> <p>c) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 personbiler pr 100m2 BRA til 0,5 pr 100m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>d) Bestemmelse om plasskrevende handel, jfr retningslinjer i gjeldende Regionalplan Jæren blir lagt inn i planforslaget. Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p>
58	Equinor AS Dok 16/00151-195	a) Kritisk til nivå på grøntområder. Hvilke analyser er gjort for å veide disse hensyn mot eieres verditap.	a) Nivå på grøntområder er vurdert. Rekkefølgekrav gjennomgås og vurderes etter plan- og bygningslovens bestemmelser om rekkefølgetiltak. Det skal blant annet vurderes om det er saklig begrunnet behov for å vedta rekkefølgekravene ut fra et samfunnsmessig synspunkt. Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen. Det er gjort endringer i krav om rekkefølgetiltak. Det

		<p>b) Har vært opptatt av å ha tilgang på arealer for videre vekst på Svanholmen 8. Ber om forståelse for at Equinors vekststrategier kan komme i konflikt med den delen i planen som er skravert til «Hensyn grøntformål» og «Bevaring kulturminne». Tilrettelegging for sykkel og kulturminnevern er relevant, men det er for tidlig å si hvordan det kan skje gjennom deres eiendom. Det konkrete forslaget må utgå, og heller ta inn en bemerkning om at det skal tilrettelegges for gang/sykkel/ grønnstruktur, tilknyttet videre utvikling av eiendommen. Midlertidig sykkelvei kan anlegges ved behov.</p> <p>c) Det skraverte feltet oppfattes mer inngripende enn det som er nødvendig til formålet. Dersom øvrige deler av eiendommen innrømmes høyere utnyttelse, er det lettere å akseptere båndlegging.</p>	<p>vises til oppdaterte plandokumenter for nærmere informasjon og begrunnelse.</p> <p>b) Nivå på grøntområder, automatisk freda kulturminner og nyere tids kulturminner er vurdert. Ved tillegghøring ble hensynssone grønnstruktur endret til bestemmelse.</p> <p>c) Viser til pkt b over om hensynssone grønnstruktur. Maksimumsutnyttelsen innenfor bussveisonen er økt fra 150% BRA til 19% BRA</p>
59	Maskinveien 25 AS Dok 16/00151-196	<p>a) Maskinveien 25 AS ønsker også være del av kjerneområde.</p> <p>b) Det bør tas med en bokstav H4 på plankart som ivaretar handelsformålet arealkrevende handel.</p> <p>c) Maskinveien 25 AS ønsker å beholde handel med plasskrevende varer.</p> <p>d) Ved etablering av urbane akser er handel viktig for å tiltrekke seg mange mennesker.</p> <p><u>Bestemmelser:</u></p>	<p>a) Maskinveien 25 er utenfor et område som har potensial til å bli et kjerneområde. Området er del av den ytre bussveisonen. Beliggenhet forsvarer ikke at eiendommen skal være del av et kjerneområde per nå.</p> <p>b) Planens bestemmelser har blitt endret slik at kommunenes bestemmelser for salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner og andre større byggevarer framgår i til enhver tids gjeldende reguleringsplaner og kommuneplaner.</p> <p>c) Se pkt.b.</p> <p>d) Innenfor kjerneområder, og innenfor urbane akser tillates det begrenset nærservice og nærbutikk. For øvrig tillates handel ikke. Det er besluttet at IKDP Forus ikke skal ta stilling til detaljhandel. Anbefaling om handel gjøres i kommende regionalplan og i kommuneplanene.</p>

		<p>e) §1.10 Maskinveien 25AS anser intensjonen å opprettholde eksisterende bygningsmassen som viktig, men at det kan tilpasses virksomhetene. Forslag til ny supplerende tekst: <i>d. Nyetablering og/eller etablert virksomhet innenfor eksisterende bygningsmasse som er tilpasset til sitt behov kan beholdes og videreføres. Eventuelle nybygg forholder seg til reguleringsbestemmelsene for øvrig.</i></p> <p>f) §1.11.1 parkeringsbestemmelser. Det står ikke noe om eksisterende plasser og hvordan kravet slår til ved videreutvikling av eksisterende tiltak. Det bes å tilføye at 0,3 p-plasser pr 100 m2 kun gjelder helt nye tiltak og at kravene kan fravikes ved videreutvikling av eksisterende virksomheter. <i>f. ved videreutvikling av etablerte virksomheter kan tillates tilsvarende parkeringsdekning som for allerede etablert virksomhet.</i> Det bør spesifiseres parkeringsdekningen slik at for ny næringsbebyggelse: <i>Det stilles krav til følgende parkeringsdekning:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Forretning (plasskrevende): min 0,8 og maks 1,5 pr 100m2 BRA</li> <li>2. Kjøpesenter (detaljvarehandel): min 0,8 og maks 3,0 pr 100m2 BRA</li> <li>3. Kontor og tjenesteyting: min 0,5 og maks 1,0 pr 100m2 BRA:</li> </ol> <p>g) Det foreslås en ny bokstav H4 på plankart og med følgende bestemmelse tilføyd (§5.3) <i>c. For felt H4 kan det etableres større forretning/varehus med arealkrevende handel for enheter på minimum 2000m2 BRA og maksimum 10000m2 BRA.</i></p>	<p>e) Tas ikke til følge da arealbruken i planen er fastsatt etter en lengre utredning, plan og beslutningsprosess.</p> <p>f) Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100 m2 BRA til 0,5 p-plasser pr 100 m2 BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>g) Tas delvis til følge. Planens bestemmelser har blitt endret slik at kommunenes bestemmelser for salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner og andre større byggevarer framgår i til enhver tids gjeldende reguleringsplaner og kommuneplaner.</p>
60	Monter Stormarked Dok 16/00151-193	<p>a) Monter er leietaker og ønsker å bli værende på Maskinveien. Det er gjennomført virksomheter og kostnader ifm. drift av næringen. Leiekontrakt utgår 2027, med rett til 10 år forlengelse etterpå.</p> <p>b) IKDP skaper usikkerhet for å utvide virksomhetene. Investeringer lar seg ikke gjennomføre.</p> <p>c) Planforslaget er ikke gjennomførbart. Parkeringshus på tomten og andre infrastrukturtiltak lar seg ikke gjennomføre. Da blir en viktig</p>	<p>a) Tas til orientering</p> <p>b) IKDP Forus er en overordnet plan, som gir et rammeverk for fremtiden.</p> <p>c) Parkeringshus har blitt fjernet ved tilleggshøring og planen har blitt revidert. Det er gjennomført analyser vedr. gjennomførbarhet og rekkefølgetiltak som viser at</p>

		<p>del av planens forutsetninger borte og gjennomføring av planen svekkes betraktelig. Alternative løsninger er nødvendig.</p> <p>d) Planforslaget innebærer kontradiksjon til planens visjoner.</p>	<p>planforslag er realistisk og lar seg gjennomføre innen planhorisonten.</p> <p>d) Planforslag bygger opp en samordnet transport og areal strategi. Planen bygger opp planens hovedmål og 6 strategier.</p>
61	<p>Knoks bildeler 20.09.2018 Dok 16/00151-199</p>	<p>a) Simonsen Vogt Wiig uttaler seg på vegne av Knoksen Bildeler AS. Eiendommen ligger innenfor kjerneområdet i Kj4-A på Forussletta sør.</p> <p>b) Virksomheten ble etablert i 1955, er Norges største biloppstillingsplass, og er på ca. 13 000 m<sup>2</sup>. Det er blitt investert betydelige beløp i eiendom og anlegg og har i dag ca. 20 ansatte.</p> <p>c) Planforslaget vil kunne hindre mulighet for videreutvikling av bedriften, som vil være i strid med politiske uttalelser for ca. to år siden.</p> <p>d) Adkomst med bil blir svekket. Området får flere restriksjoner knyttet til adkomstforhold og veimønster i forhold til dagens situasjon. Disse endringene er til skade for driften. Synes også parkeringskravet er urealistisk lavt.</p> <p>e) Høy utnyttelse med kontorbygg og publikumsrettede områder på nabotomter kan innebære økt risiko for konflikt som følge av aktiviteten Knoksen driver.</p>	<p>a) Tas til orientering</p> <p>b) Tas til orientering</p> <p>c) Rådmennene mener Knoks Bildeler AS gis muligheter til å drive sin virksomhet på Forus gjennom IKDP Forus. Samtidig legges det til rette for at næringsområdet totalt sett gis rammer for ny utvikling i tråd med målsetninger i planen. Minimum utnyttelsesgrad endres fra 150% BRA til 100% BRA.</p> <p>d) I plankartet er enkelte traseer vist som fremtidig grøntstruktur. Endringer i formål fra næring til grønt er utredet på et overordnet og prinsipielt nivå etter avtale med overordnede myndigheter. Det skal være mulig å krysse grønnstruktur der dette er nødvendig for å opprettholde dagens adkomster til områder og eiendommer. Parkeringsnorm anbefales økt fra 0,3 p-plasser pr 100m<sup>2</sup> BRA til 0,5 p-plasser pr 100m<sup>2</sup> BRA for alle typer formål utenom bolig.</p> <p>e) Rådmennene er enig i at dagens virksomhet og ønsket utvikling av området totalt sett kan gi konflikter. Dette må, om behov oppstår, søkes løst gjennom detaljregulering og oppfølgende tiltak.</p> <p>f) Rekkefølgekrav gjennomgås og vurderes etter plan- og bygningslovens bestemmelser om rekkefølgetiltak. Det</p>

		<p>f) Knoksen er kritisk til de betydelige rekkefølgekravene og spør om dette er nødvendig, og er også overrasket over at det ikke er en økonomisk oversikt over hva det vil koste. Spesielt vil de fremheve ny gang/sykelbro over E39 til Stokka som meningsløs. Utvidelse av kanaler kan også gå på bekostning av gode løsninger for bil. Bilen er det avgjørende fremkomstmiddel for bedriften.</p> <p>g) Ved en alternativ utnyttelse av tomten bør utnyttelsen økes fra 250 til 350 % BRA. Utnyttelsen på nærings siden på være betydelig høyere enn på boligsiden av Forussletta. For å ta vare på eksisterende bedrift må utnyttelsen senkes fra 150 til 80% BRA. Imaginære plan bør regnes med når man beregner BRA. Det bør ikke forskjellsbehandles på noen sider av planområdet.</p> <p>h) Knoksen anbefaler i tråd med Forus næringspark sitt innspill, 14.09.2018, å omdisponere området ved forbrenningsanlegget til plasskrevende virksomhet, for virksomheter som kan bli tvunget til å flytte som følge av IKDP.</p> <p>i) Knoksen slutter seg til høringsuttalelsene fra Forus Næringspark AS og Næringsforeningen i Stavangerregionen.</p>	<p>skal blant annet vurderes om det er saklig begrunnet behov for å vedta rekkefølgekravene ut fra et samfunnmessig synspunkt. Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen. Det er gjort endringer i krav om rekkefølgetiltak. Det vises til oppdaterte plandokumenter for nærmere informasjon og begrunnelse. Blant annet er ny gang- og sykkelbro over E39 til Stokka tatt ut.</p> <p>g) Det tas ikke stilling til en alternativ utnyttelse av tomten i denne planperioden. Dette etter ønske om å fortsatt være lokalisert i området. Eventuell endring av formål og utnyttelse kan vurderes ved revisjon av IKDP Forus. Minimum utnyttelsesgrad endres fra 150% BRA til 100% BRA.</p> <p>h) Formålsendring er vurdert etter forespørsel fra Forus Næringspark og IKS Renovasjonen med tanke på ny lokalisering av renovasjonsanlegg. Rådmannsgruppa 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 grønnstruktur og landskap. En formålsendring som utfordrer eksisterende grønne kvaliteter i området anbefales ikke.</p> <p>i) Tas til orientering.</p>
62	Lyse Elnett AS Dok 16/00151-189	a) Planforslaget utløser behov for flytting av store deler av Lyse Elnett sin infrastruktur. Planen må sette av areal nok til infrastruktur. Tiltakshaver må bære kostander til flytting av infrastruktur.	a) Vi antar at antagelser om flytting av infrastruktur skyldes planforslagets endringer i vann og kanalsystemer. Videre utredning vil avklare mer om

		<p>b) Lyse ønsker informasjon om effektbehovet for å ta stilling til utbyggingstiltak i strømnettet. En grov beregning bør foretas slik at Lyse kan gi innspill om arealbehov. Effektbehov til eventuelle ladestasjoner til el-busser nevnes som eksempel.</p> <p>c) Adresse for bestilling av kartgrunnlag oppgis. Ønsker møte for å vurdere planforslaget mot eksisterende infrastruktur.</p>	<p>aktuelle endringer. Det legges til grunn at eksisterende infrastruktur hovedsakelig blir liggende som i dag.</p> <p>b) Følges opp på neste plannivå</p> <p>c) Møte ble holdt under tilleggshøringen, 15.02.2019. Se også deres merknad og kommentar ved tilleggshøring.</p>
63	Torvmyrå velforening Dok 16/00151-190	<p>a) Avsender har sett området ved Espira Lura barnehage, boligfeltet på Torvmyrå, Forussletta (Fv44) og området ved kommunegrensa Stavanger og Sandnes i sammenheng. De ber om at barnehagen, boligfeltet og næringsarealer blir tatt med i planområdet og at planen revideres.</p> <p>b) Med bakgrunn i detaljreguleringsplan for bussvei, visning i plankart og temakart i IKDP (og visning av rekkefølgekrav) samt kommuneplan for Sandnes (gjeldende og forslag) er avsender kritisk til om barn og unges interesser er ivaretatt i planforslaget.</p> <p>c) Avsender etterlyser mer bakgrunn på kriminalitetsforebygging når det gjelder areal under nye broer, bl.a. over Forussletta iht plan 2009119.</p> <p>d) Avsender er spørrende til atkomsten til IKEA, Esso og Forusparken. Det virker på avsender som om veger som er vist som grøntareal i plankartet (for eksempel Travbaneveien og Grenseveien) skal stenges for kjøretøy.</p>	<p>a) IKDP Forus er i første rekke en plan med fokus på næringsarealer. Områdene som fremheves blir behandlet i kommuneplan og reguleringsplaner.</p> <p>b) Vurderingen av barn og unges interesser i planlegging og utbygging ivaretas i kommuneplanene og i reguleringsplaner etter §12 i plan- og bygningsloven. Barn og unges interesser er tema i IKDP Forus, men på et overordnet nivå. Detaljer og stedstilpassede vurderinger vurderes i detaljregulering.</p> <p>c) Kommunene mener forslaget til plan kan bygge opp under flere av anbefalingene innenfor kriminalitetsforebyggende planlegging. Likevel er det ikke alle detaljer og områder som kan følges opp i detalj på kommunedelplannivået, dette er opp til behandlingen av forslag til reguleringsplaner og byggesaker i den enkelte kommune.</p> <p>d) I plankartet er enkelte traseer vist som fremtidig grøntstruktur. Endringer i formål fra næring til grønt er utredet på et overordnet og prinsipielt nivå etter avtale med overordnede myndigheter. standard, tverrsnitt og detaljerte løsninger vil være tydeligere i detaljreguleringsplaner. Det er kun deler av Åsenveien/Forusbeen som planlegges stengt for privat</p>



		<p>e) Torvmyrå velforening er også kritisk til at nye grøntområder vil bli støv- og støyuksatt og etterspør tiltak. Avsender viser til ny bebyggelse innenfor kjerneområde Forussletta Sør kan være et brukbart eksempel for støv- og støyskjerming.</p> <p>f) Avsender har i sitt innspill fokus på vannkvalitet (herunder legionellabakterier m.v.), historikk på Forus, lekearealer for barn og unge samt manglende konsekvensutredning av flere forhold.</p>	<p>biltrafikk i IKDP Forus. Det skal være mulig å krysse grønnstruktur der dette er nødvendig for å opprettholde dagens adkomster til områder og eiendommer.</p> <p>e) Detaljerte løsninger for støv- og støyuksatte områder må dokumenteres løst i forslag til reguleringsplan og byggesaker.</p> <p>f) Vannkvalitet på Forus er et tema kommunene er kjent med. Vanddirektivet angir at ferskvann skal ha god kvalitet innen 2027 og dette kan være en del av forslag til reguleringsplaner dersom IKDP blir vedtatt slik det foreligger til høring.</p>
64	Velforeningen Skadberg Sør Dok 16/00151-192	<p>a) Mange beboere på Skadberg jobber på Forus og ser fordeler i at det tilrettelegges for gode kollektive traseer og oppgradering av gang- og sykkelstier.</p> <p>b) Ettersom Åsenvegen planlegges stengt vil belastningen på øvrige veier øke. De ser ikke at det er skissert opp en alternativ bilvei. De ser at det er behov for egne kollektivfiler for å legge trykket på trafikk langs denne veien.</p> <p>c) Nærområdet til Skadberg Sør innbefatter golfbane og Kjerrbergområdet som viktige tur- og rekreasjonsområder for innbyggerne på Skadberg.</p> <p>d) Det er viktig at nye næringsbygg ikke reduserer adkomst mot golfbane og at den grønne lungen også eksisterer i planperioden og etter 2040.</p> <p>e) Det er positivt at kanalene omgjøres til vannveier og at det vektlegges torg og ny vegetasjon. De er bekymret for at næringsområdet kan fortone seg stille etter kontortid slutt, og bakeri/kafeen sin stengt tid. De mener at et slikt «friområde» på kveldstid og i helger kan ha attraktiv appell til uorganisert negativ aktivitet. Velforeningen ser det som formålstjenlig at det planlegges</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Når Åsenveien stenges, vil indre ringvei og interne veier overta funksjonen til dagens Åsenvei.</p> <p>c) Tas til orientering.</p> <p>d) Det forutsettes at det etableres flere grønne korridorer mellom framtidig næringsbygg på golfbanens nordlige del, som vil sikre adkomster for gående og syklende, samt innsyn til golfbaneområdet.</p> <p>e) Tas til orientering.</p>

		for spisesteder, treningssenter o.l. utover vanlig arbeidstid for næring.	
65	Statsbygg Dok 16/00151-194	<p>Statsbygg er hjemmelshaver av 162 daa som ligger på nordlig del av golfbaneområdet. Arealet er bortfestet til Sola Golfklubb. Statsbygg fremhever statlige føringer knyttet til fortetting i knutepunkter, der vesentlige investeringer i ny kollektivtrase bør underbygges med utvikling av sentrale eiendommer langs traseen.</p> <p>Planforslaget legger føringer og rammer for en langsiktig utvikling av området. For deler av Statsbyggs eiendommer foreslås en endring av arealbruken til grønnstruktur der tilhørende rekkefølgebestemmelser sier at det skal opparbeides en sentralpark her. Det er viktig at dagens virksomhet kan fortsette på disse eiendommene frem til den fremtidige bruken avklares nærmere. Statsbygg ber om at dette sikres i kommunedelplanens kart og bestemmelser.</p>	Sola Golfklubb sin virksomhet kan fortsette frem til bruken av eiendommen avklares nærmere. Dette skjer gjennom framtidig planbehandling og medvirkning etter plan- og bygningsloven.
66	Tjelta Eiendom AS Dok 16/00151-194	<p>a) Forus spiller en sentral rolle i landets årlige verdiskaping. Bekymret for ringvirkningene av planen.</p> <p>b) Foreslåtte infrastruktur tiltak tar ikke innover seg at Forus er et velfungerende næringsområde med det meste av infrastruktur ferdig utbygd. Forus har høyest tomtepris og høyest byggekostnader i regionen pga grunnforhold. Ytterligere kostnader vil svekke attraktiviteten.</p> <p>c) Viktig å gi gode rammebetingelser for at den viktige oljebransjen fortsatt skal velge Forus som foretrukket lokasjon.</p> <p>d) Er pådriver som eiendomsaktør, opplever liten forståelse fra sine kunder om innskrenkning i rammebetingelsene.</p> <p>e) Støtter tilrettelegging for mer boligutbygging i randsonen av Forus.</p>	<p>a) Tas til orientering</p> <p>b) Rekkefølgekrav er gjennomgått og vurderes etter plan- og bygningslovens bestemmelser om rekkefølgetiltak. Det skal blant annet vurderes om det er saklig begrunnet behov for å vedta rekkefølgekravene ut fra et samfunnsmessig synspunkt. Rekkefølgetiltakene er kostnadsberegnet og utredningen om økonomisk gjennomførbarhet vil avklare hvilke tiltak som anbefales prioritert i planen. Det er gjort endringer i krav om rekkefølgetiltak. Det vises til oppdaterte plandokumenter for nærmere informasjon og begrunnelse.</p> <p>c) Tas til orientering</p> <p>d) Tas til orientering</p> <p>e) Tas til orientering</p>

		f) Anbefaler at økonomiske konsekvenser utredes grundig.	f) Viser til pkt b
67	Statnett Dok 16/00151-206	<p>Statnett uttaler seg til planene som eier av transmisjonsnettanlegg og tilhørende rettigheter innenfor planområdet. Statnett har eier konsesjon etter Energiloven 3-1 ti å eie og drifte 300 kV dobbeltkurs ledning mellom Bærheim transformatorstasjon og Stølaheia transformatorstasjon. Byggeforbudsbeltet ut fra transformatorstasjonsledningen er til sammen 40 meter bredt, 20 meter til hver side for senter av ledningen.</p> <p>I planforslaget er transmisjonsnettledningen tegnet inn med hensynssone, men mangler bestemmelser tilknyttet hensynssonen. Statnett ber om at det utarbeides bestemmelser til hensynssone H370: <i>«Innenfor hensynssonen er det byggeforbud, og alle tiltak i terreng skal avklares med ledningseier.»</i></p> <p>Anlegg som er bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra Plan- og bygningslovens regler, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema.</p> <p>Statnett ber om at hensynssonen H370 utvides slik at den også omfatter Statnetts stasjonstomt (67/284) og Lyse Elnetts tomter 67/99 og 67/100, dvs Bærheim transformatorstasjon.</p> <p>Statnett bemerker ellers at planene ikke må forringe eller vanskeliggjøre deres mulighet for forsvarlig vedlikehold, ombygging og sikker drift av ledningene, herunder uhindret adkomst frem til ledningspunkt og mastepunkt.</p> <p>Anleggsarbeid nært spenningsutsatt anlegg må skje på en måte som ikke gir fare for Statnetts ledninger eller skade på personell, maskiner og utstyr.</p>	<p>Hensynssonen H370 utvides slik at den også omfatter Statnetts stasjonstomt (67/284) og Lyse Elnetts tomter 67/99 og 67/100, dvs Bærheim transformatorstasjon.</p> <p>Bestemmelsen er drøftet med Statnett, og det fremmes følgende forslag til bestemmelse for hensynssone fare H370_1 Høyspenningsanlegg: <i>«I tilknytning til regulering og tiltak i eller nær høyspenningsanlegg, skal alle tiltak i terreng avklares med ledningseier.»</i></p> <p>Anbefaler hensynssone 2 x 30 m på varslingssonen</p>

		<p>I tillegg til byggeforbudssone gjelder en varslingsavstand på 30 meter fra ytterste strømførende fase på ledningen. Statnett som ledningseier skal derfor kontaktes når det er planlagt arbeid med anleggsmaskiner i en horisontal avstand nærmere enn 30 meter fra ytterste strømførende line, eller innenfor byggeforbudsbeltet.</p> <p>Det samme gjelder dersom det skal gjennomføres sprengnings- eller gravearbeider mv som kan gi risiko for å påføre overføringsanlegget skade eller gi skade på tiltakshaver eller utstyr.</p>	
68	<p>Seabrokers Group Seabrokers eiendom AS Dok 16/00151-224</p>	<p>a) Seabrokers Eiendom er representert i næringsforeningens ressursgruppe for Forus, og stiller seg således i all hovedsak bak innspillene fra næringsforeningen. Seabrokers Eiendom har dissens til næringsforeningen notat, på følgende to punkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seabrokers Eiendom er svært kritiske til anbefalt planbestemmelse § 3.3 om maksimal kontorandel i indre og ytre bussveiakse.</li> <li>- § 4.2 om tilrettelegging for næringsbebyggelse for industri i ytre bussveisone. Bestemmelsene hindrer kontorformål på eiendommer utenfor Bussveiens influensområde. For store deler av planområdet er kontorbygg det naturlige valget, særlig sett opp mot eksisterende bebyggelse. Planforslagets bestemmelser § 3.3 og § 4.2 gir en svært stor verdiforringelse for besitterne, og bør fjernes fra planen i sin helhet.</li> </ul>	<p>Seabrokers Eiendoms dissens til næringsforeningens notat, inngår i rådmennenes samlede vurdering etter tilleggshøring.</p>

Stavanger, .....2018

Ingrid Nordbø  
leder, rådmannsgruppen IKDP Forus

Marit S. Storli  
prosjektleder IKDP Forus

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*