

Rapport

SLB One base - Reguleringsplan - Svanholmen 8

OPPDRAKSGIVER

Lars Berland Eiendom AS

EMNE

Stedsanalyse

DATO / REVISJON: 19.08.26 / 00

DOKUMENTKODE: 10276526-01-PLAN-RAP-001



Multiconsult

Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt i den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult med mindre annet følger av norsk lov. Multiconsult påtar seg intet ansvar for bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn det som er godkjent skriftlig av Multiconsult. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter med mindre annet følger av norsk lov.

Rapport

OPPDRAAG	SLB One base - Reguleringsplan - Svanholmen 8	DOKUMENTKODE	10276526-01-PLAN-RAP-001
EMNE	Stedsanalyse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Lars Berland Eiendom AS	OPPDRAAGSLEDER	Espen Eek
KONTAKTPERSON	Lars Berland	UTARBEIDET AV	Amund Hareland
GNR./BNR./SNR.	67 / 149	ANSVARLIG ENHET	By- og områdeutvikling SørVest

01	19.08.26	Stedsanalyse til innsendelse av planinitiativ	AMUH	EE	EE
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHALDSFORTEGNELSE

1 Bakgrunn 5

2 Oversikt og planstatus 6

3 Historisk utvikling 10

4 Natur og landskap 12

5 Mobilitet og byrom..... 15

6 Bebyggelse, byform og bymiljø 19

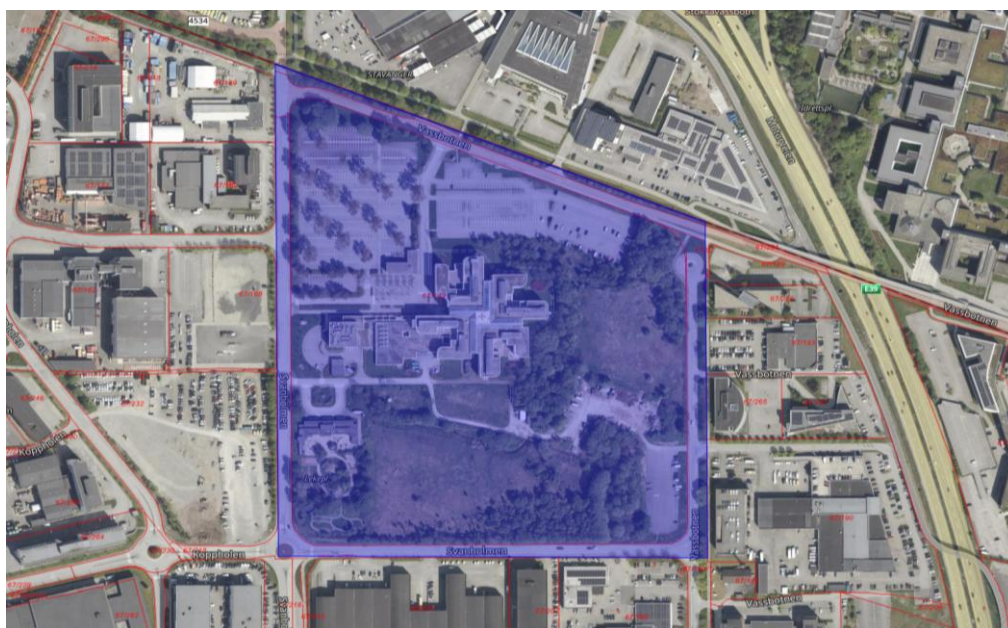
7 Anbefaling 21

8 Kilder 22

1 Bakgrunn

SLB ønsker å samle virksomheten sin på et felles område med bebyggelse for industri, og tilhørende administrasjon, på Svanholmen 8. Derfor gjennomføres detaljregulering for å muliggjøre etablering av virksomhet her, med kombinerte industri- og administrasjonsbygninger, og drifts- og logistikkgård. Tiltakshaver for planforslaget er Lars Berland Eiendom AS. Multiconsult Norge AS bistår tiltakshaver som plankonsulent. Planen for Svanholmen 8 omfatter etablering av næringsbygg for industri, med tilhørende administrasjon.

Virksomheten til SLB passer med det den interkommunale kommunedelplanen for Forus definerer som kombinerte næringer/virksomheter: et begrep som benyttes i planen om næring som har areal og ansatte til både kontor og til industri innenfor samme virksomhet.



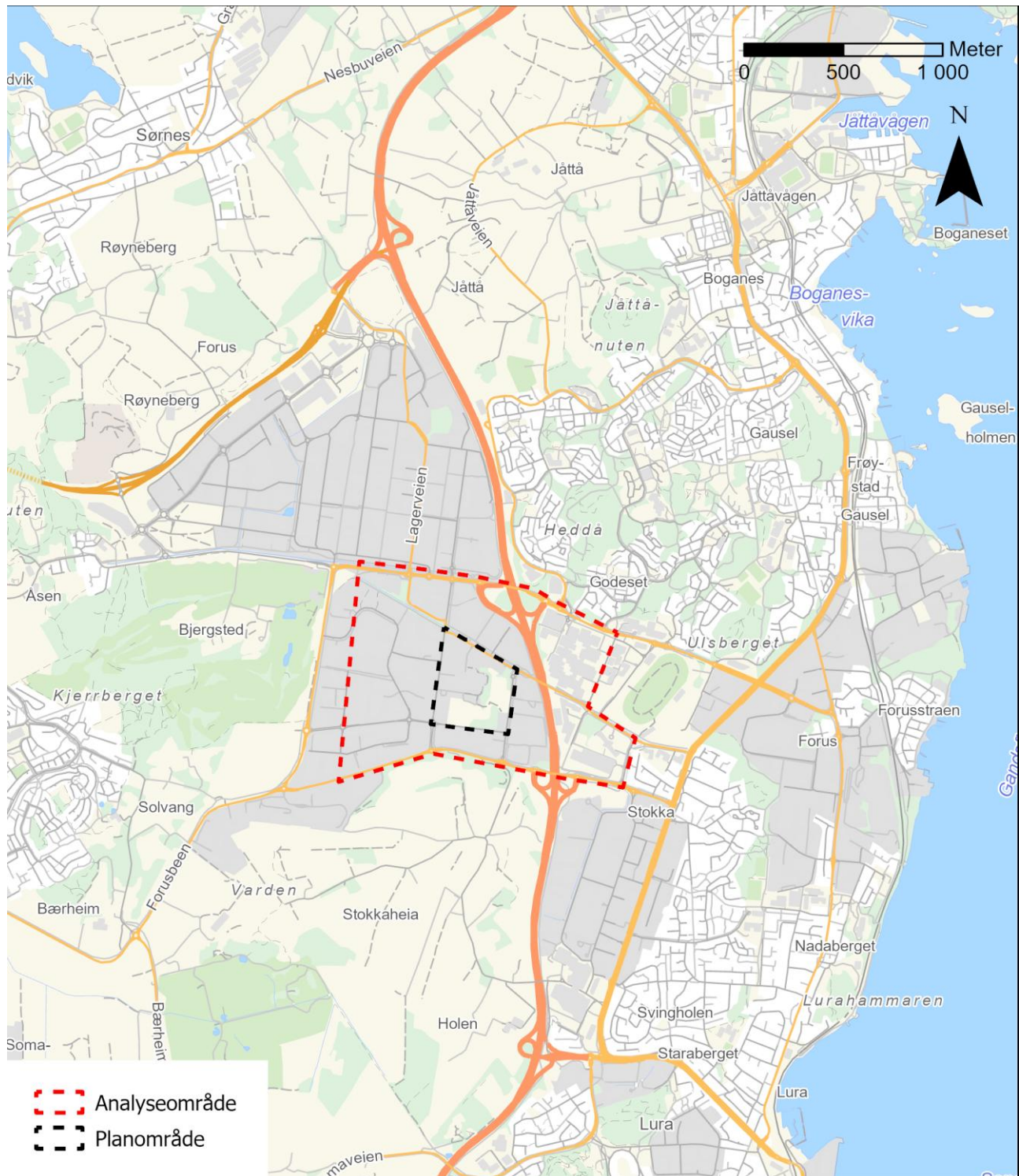
Figur 1-1: Forslag til planområde for varsel om oppstart av detaljreguleringsplanarbeidet. Området er på 160 daa, og omfatter eiendom gnr./bnr. 67/149 (Svanholmen 8) på Forus i Sandnes kommune.



Figur 1-2: Planområdet sett fra luften, fra vest. Planområdet merket med gult.

2 Oversikt og planstatus

Planområdet ligger sentralt på Forus, i Sandnes kommune, men helt på grensen til Stavanger. På arealet er det fra før et stort kontorlokale, parkering, barnehage og noe ubebygget naturareal. Planområdet grenser til eksisterende næringsetableringer i alle retninger.

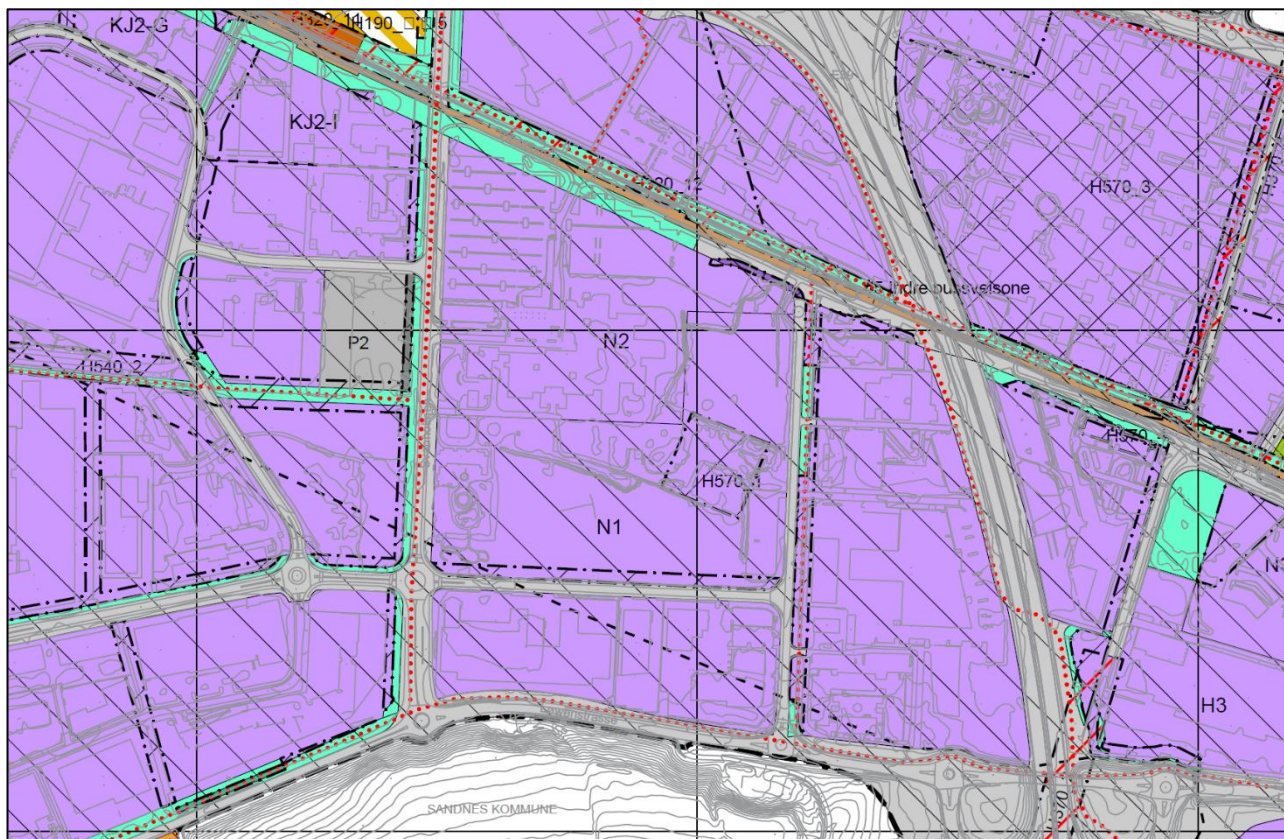


Figur 2-1: Planområde og analyseområde. Gansfjorden viser øst i bildet, med Jåttåvågen helt nord og Lura i sør.

Analyseområdet tar med seg kvartalene rundt planområdet, frem til og med Forusbeen i nord og Løwenstrasse i sør. I øst inngår motorveien og næringsområdene på andre side av denne. Her ligger bl.a. hovedkontoret til Equinor, som skal oppgraderes i kommende år.

Interkommunale kommunedelplanen for Forus

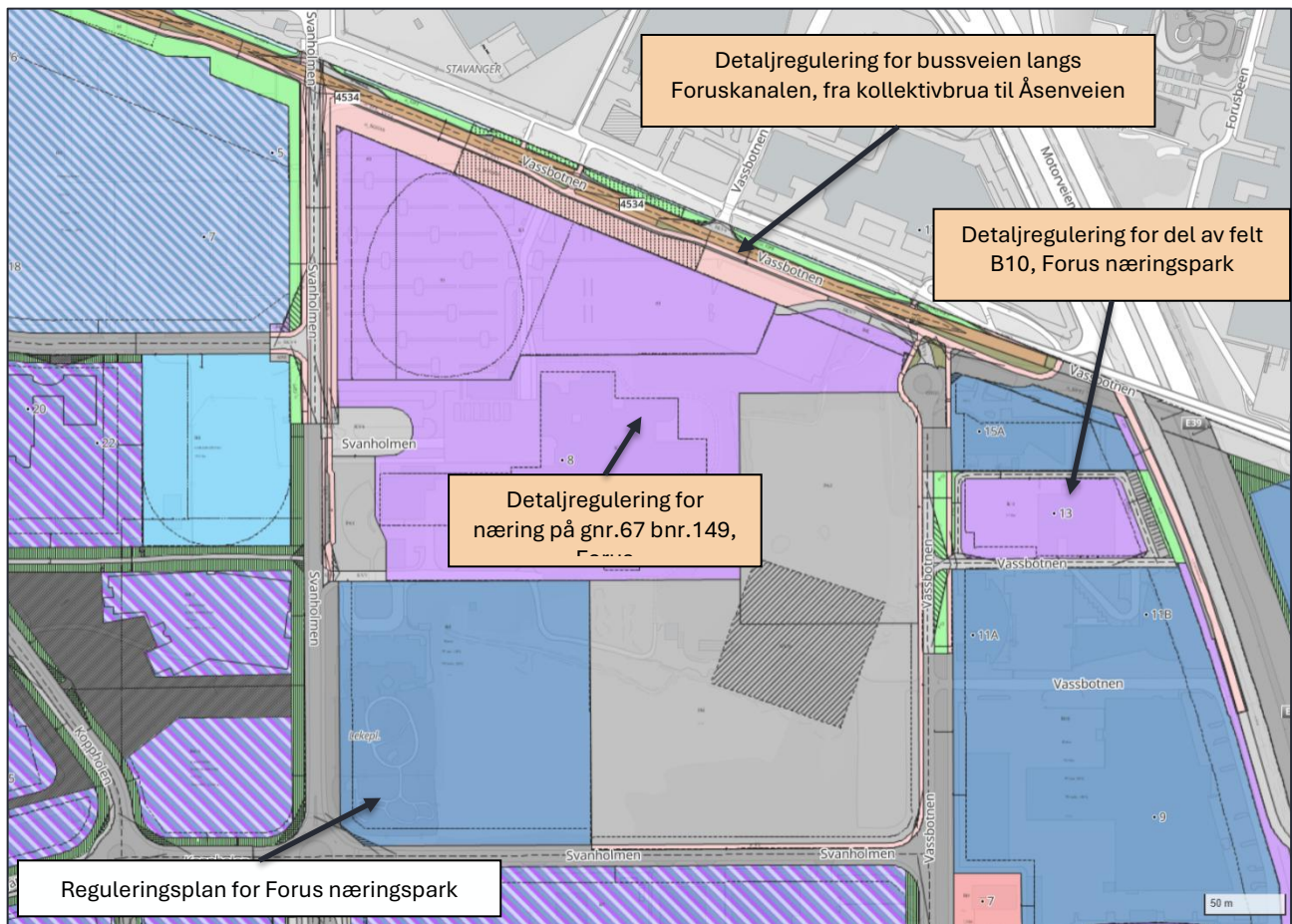
Den interkommunale kommunedelplanen for Forus (IKDP Forus), mellom Sandnes, Sola og Stavanger, gjelder for området siden 2024. Planområdet er avsatt til næringsbebyggelse i område N1 og N2, og blå-/grønnstruktur langs bussvegen i nord (figur 2-2). Det er angitt nye gang-/sykkelveger (røde stiplede linjer) langs vegen Svanholmen i vest, og Vassbotnen i øst.



Figur 2-2: Utklipp av planområdet i IKDP Forus. Planområdet er avsatt til næringsbebyggelse i område N1 og N2, og blå-/grønnstruktur langs bussvegen i nord. Det er angitt nye gang-/sykkelveger (røde stiplede linjer) langs vegen Svanholmen i vest, og Vassbotnen i nord.

Det er flere relevante føringer for planområdet som gir føringer for utnyttelse, bl.a. type utvikling, byggehøyde, forbindelser og tilknytning for mobilitetsløsninger og til grøntstrukturer, for parkering. Nærhet til bussvei gjør at størsteparten av planområde ligger i det som er definert som indre bussveisone.

Gjeldende reguleringsplaner



Figur 2-3: Oversiktskart over gjeldende reguleringsplaner nær planområdet. Kartgrunnlag fra Sandnes kommune/Kommunekart.

Planområdet er omfattet av flere gjeldende reguleringsplaner (**Error! Reference source not found.**):

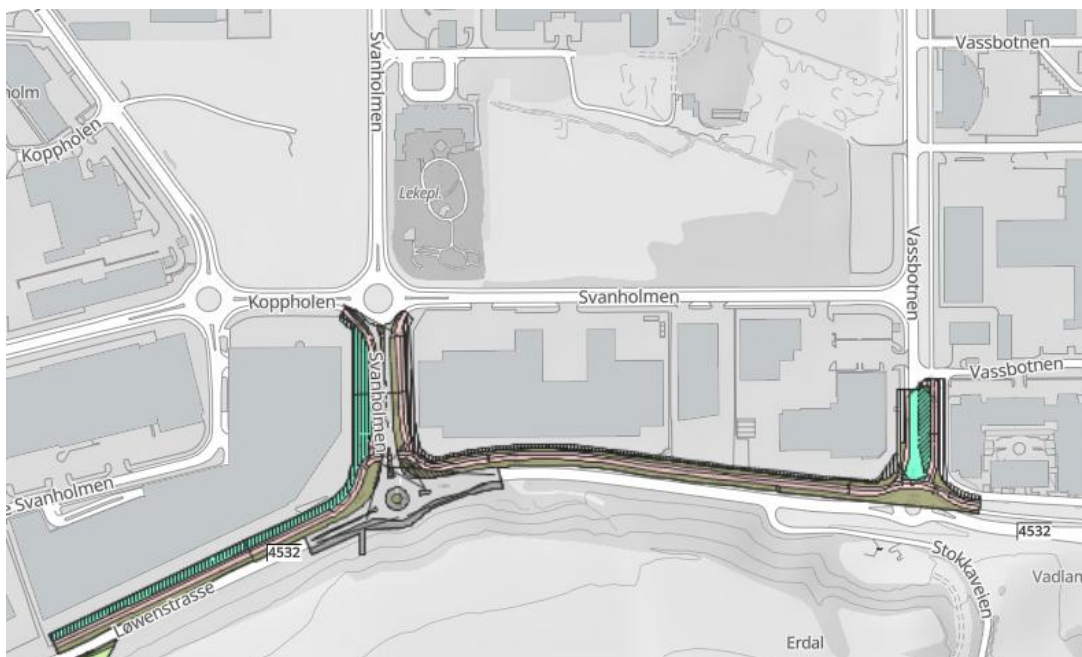
- ID 2014105 *Detaljregulering for næring på gnr. 67 bnr. 149, Forus* (ikraft. 12.12.2016)
- ID 2015128 *Detaljregulering for bussveien langs Foruskanalen, fra kollektivbrua til Åsenveien* (ikraft. 24.04.2017)
- ID 2001329-04 *Detaljregulering for del av felt B10, Forus næringspark* (ikraft. 25.08.2010)
- ID 2001129 *Reguleringsplan for Forus næringspark* (ikraft. 21.06.2005)

I gjeldende reguleringsplan for eiendommen - *Detaljregulering for næring på gnr. 67 bnr. 149, Forus* – endelig vedtatt i 2016, ble området regulert for etablering av et nytt kontorbygg mellom 35 og 90 meter høyt. Kontorbygningen skulle fungere til samlokalisering av Equinor sine ulike kontorsteder spredt på Forus. I 2026 besluttet Equinor å samle kontorstedene på Forus Øst, og utbyggingsplanene i gjeldende reguleringsplan er ikke lenger aktuelle. Reguleringsplanen som åpnet for kun kontorvirksomhet på området, er ikke lenger i tråd med IKDP Forus sin ambisjon om å forbeholde området for industri og kombinert industri- og kontorvirksomhet.

Andre pågående reguleringsplaner i analyseområdet

Det er identifisert en pågående planprosess i analyseområdet, helt i sør langs Løwenstrasse.

- Detaljregulering for sykkelvei med fortau langs fv.4532 Løwenstrasse – Lura
Planen er under behandling.



Figur 2-4: Utsnitt fra kommunekart.no som viser reguleringsplan under behandling.

3 Historisk utvikling

Planområdet har endret seg mye de siste hundre årene. På begynnelsen av 1900-tallet lå Forus under vann i innsjøen Stokkavatnet. Sjøen ble gradvis tappet og drenert, frem til 1912. Foruskanalen ble etablert i denne tiden, og har siden vært et primærelement for området, som grenseelv mellom Høyland (Sandnes) og Hetland (Stavanger) og vegen Vassbotn som følger kanalen i dag. Stedsnavnene på Forus reflekterer ennå i stor grad det limniske opphavet og drenerings-historien, som Stokkavassbotn, Svanholmen, og Kanalsletta.

Etter dreneringen ble området brukt til landbruksdrift, frem til etableringen av Forus flyplass under okkupasjonen på 1940-tallet. Forus flyplass ble etablert som avlastning for Sola flyplass, og det ble etablert flere forsvarsanlegg i området ifm. disse. I dag er det lite igjen av Forus flyplass. Et unntak er gjenliggende betongplater som var del av rullebanen, i planområdet. Betongplatene er avsatt til hensynssone for bevaring av kulturminne (H570), og planbestemmelsen til området krever at rullebanen skal bevares og synliggjøres. Løwenstrasse, som ble etablert som ringveg mellom endene av rullebanene, er i dag en primærstruktur for det sørlige Forus.

Etter krigens slutt ble flyplassen besluttet nedlagt, og fra 1960-tallet og utover ble området benyttet til næring og industri. I planområdet ble Statoil (nå Equinor) sitt kontorbygg etablert i 1988, omkranset av parkeringsflate, barnehage, og en rest åpen fastmark. Lite har endret seg i planområdet siden etableringen av kontorbygget.

Det er ikke registrert noen kulturminner i Riksantikvarens database innenfor analyseområdet. Foruten de gjenværende betongplatene fra flyplassen, er det derfor ikke noen historiske elementer som bør få betydning for utvikling av fremtidige prosjekt.





Figur 3-1: Historiske flyfoto av Forus. I 1937 domineres området av landbruk, der Stokkavatnet ble drenert sent på 1800-tallet, og begynnelsen av 1900-tallet. Hovedvegen i nordøst ble etablert langs dreneringskanalen, og ble grense mellom Høyland (Sandnes) og Hetland (Stavanger). I dag heter vegen Vassbotnen. I 1955 er Forus flyplass blitt bygget. Betongplater fra denne flyplassen finnes ennå i planområdet. I 1993 er står Statoil sitt bygg ferdig i planområdet (bygget 1988), og motorvegen E39 deler Forus i to. Rester av flyplassen kan skimtes mellom industri- og kontorbygningene. Kartgrunnlag: Kartverket/Norge i bilder.

4 Natur og landskap

Plan- og analyseområdet ligger i et åpent og flatt landskapsrom. Som omtalt i kapittel 3, var arealet bunn av en innsjø fram til starten av 1900-tallet, og ligger dermed også lavt sett mot landskapet rundt den store sletten på Forus. Like utenfor analyseområdet stiger terrenget både mot sør (mot Stokkaheia) og mot nordøst (mot Godeset, Gausel og videre mot Jåttånuten). Selve slettelandskapet på Forus strekker seg flere hundre meter utover mot vest og nordvest, før det gradvis stiger mot høydedrag mellom Forus og Sola/Røyneberg. I dette høydedraget er det flere berg og nuter som danner en tydelig avgrensning av landskapsrommet mot vest. Mot øst er det fjellrekken øst for Gandsfjorden som er synlig mot horisonten.

Det er bygget infrastruktur som utgjør de tydeligste høydevariasjonene i analyseområdet, med E39 liggende svakt nedskåret i terrenget, og kryssende tverrforbindelser liggende på fyllinger og broer inn mot og over denne.

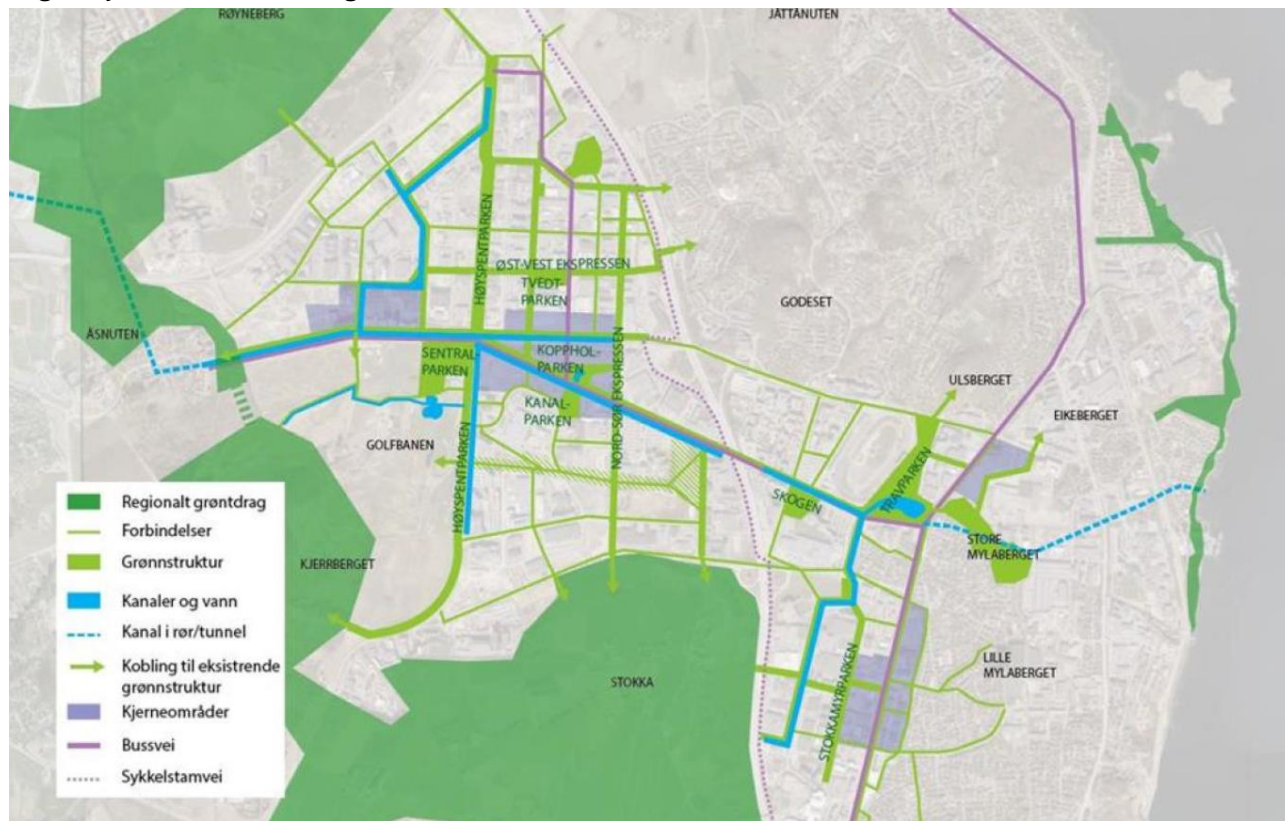


Figur 4-1: Grøntområder vist med grønn markering. Stigende terreng er vist med bred brun stipling.

Analyseområdet er, som mye av næringsarealene på Forus, hovedsakelig dekket med harde flater. Samtidig er de grønne elementet synlig, særlig i planområdet. Ca. halvparten av planområdet er grønt, med åpen fastmark og spredt skog i randsonene, og er et av de siste ubebygde arealene i området. Det er også tydelige grønne korridorer gjennom området, hovedsakelig langs kanaler og som alleer langs veier. Mange relativt fullvoksne trær i disse korridorene gjør at forbindelsene fremstår grønne, og demper også de ellers harde omgivelsene betydelig.

Foruskanalen går også gjennom analyseområdet, langs plangrensen i nord, parallelt med Vassbotnen. Den bringer drenert vann fra nord og vest videre østover i retning Gandsfjorden.

Det er disse grønne korridorene, langs gater og kanaler, det er viktigst å ta vare på i videre utvikling av området. Alder/størrelse på eksisterende trær gjør det ekstra viktig å ta vare på eksisterende vegetasjon, da det tar mange år å erstatte disse.



Figur 4-2: Utsnitt av kart fra IKDP Forus som viser nettverk av blågrønne strukturer sammen med ambisjoner for nye. Planen legger til rette for en gjennomgående hovedforbindelse med vann og grønne områder gjennom Forus som kobles på eksisterende grøntdrag og grøntområder. Svanholmen 8 er merket.



Figur 4-3: Forus, og planområdet (merket med gult), sett mot vest. Motorveien (E39) er synlig på tvers av bildet. Øverst er kystlinjen synlig mot vest, og Hafrsfjorden oppe til høyre.



Figur 4-4: Sør i planområdet er det i dag et område med skog og åpen gresskledd slette.



Figur 4-5: Det er flere utpregede grønne korridorer gjennom analyseområdet der særlig de store trærne bidrar til å få området til å fremstå grønt. Her fra området langs kanalen og veien i Vassbotn, nord for planområdet.

5 Mobilitet og byrom

Planområdet på eiendom gnr./bnr. 67/149 er omkranset av eksisterende vegnett. I nord etableres bussveg på vegen Vassbotnen og i vest, sør og øst grenser området til adkomstvegene Svanholmen og Vassbotnen. Adkomstvegene fører sørover til Løwenstrasse, med motorvegkrysset til E39, og nordover til Forusbeen, som også har motorvegkryss til E39. Mot vest går Forusbeen i retning Sola sentrum, og det er også påkobling til Solasplitten i nordvest.

I dag har alle eiendommene i analyseområdet omfattende parkeringstilbud. Det er store åpne parkeringsareal ute, og flere steder også parkeringsanlegg inne, tilknyttet kontorlokaler. Parkeringsmulighetene er med andre ord større enn etterspørselen, og i all hovedsak gratis for brukere.

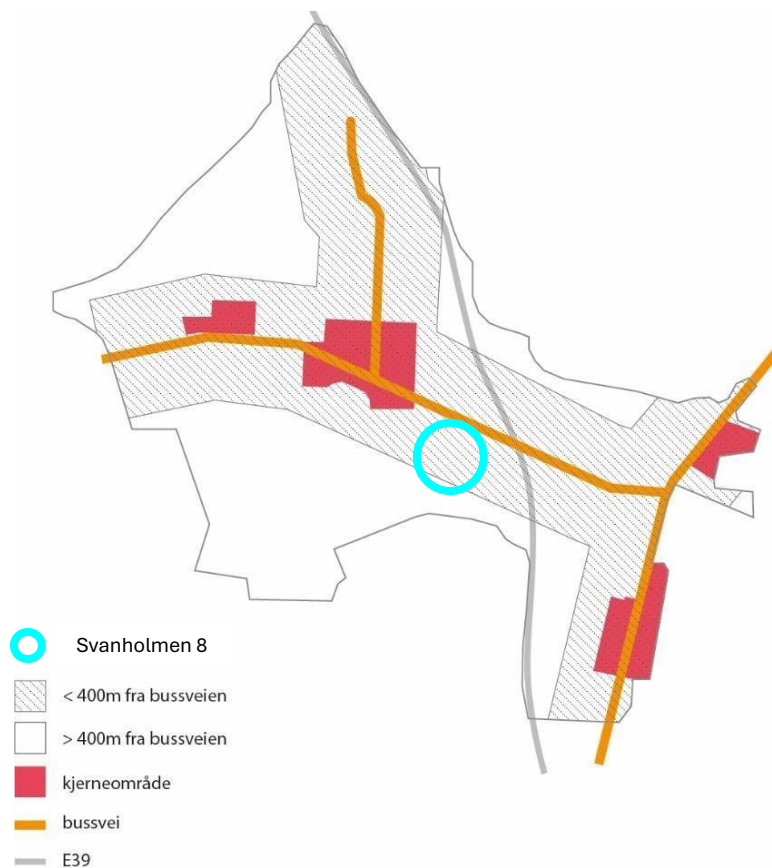


Figur 5-1: Bilder fra analyseområdet. T.v. fra Koppholen. T.h. fra sørøstre del av Vassbotnen.

Bussvegen i Vassbotnen er del av en storstilt bussvegutbygging på Nord-Jæren, som er ment å være en høykvalitets og sammenhengende forbindelse som sikrer uhindret og effektiv kollektivforbindelse på eget og adskilt nettverk. Ved ferdigstilling har den forbindelse fra Tananger og Stavanger til Sandnes, med arm ut til Forus og Sola (med flyplassen). Den vil da bli Europas lengste bussvei med denne type standard. Det er en holdeplass på bussveistrekningen langs planområdets grense i nord.

Planområdet ligger også tett på sykkelstamveien, som er en sammenhengende hovedsykkelveg mellom Stavanger og Sandnes, tilrettelagt for høy fart og sikker ferdsel. Sykkelstamvegen følger E39, og det er påkoblingspunkt både ved mot nord og i øst.

Plassering av bebyggelse mot bussvegen reduserer avstandene på eiendommen for ansatte, og bidrar til adkomst fra det overordnede nettet av kollektivsystem (bussveg), sykkelstamveg og planlagt grøntdrag i IKDP Forus.



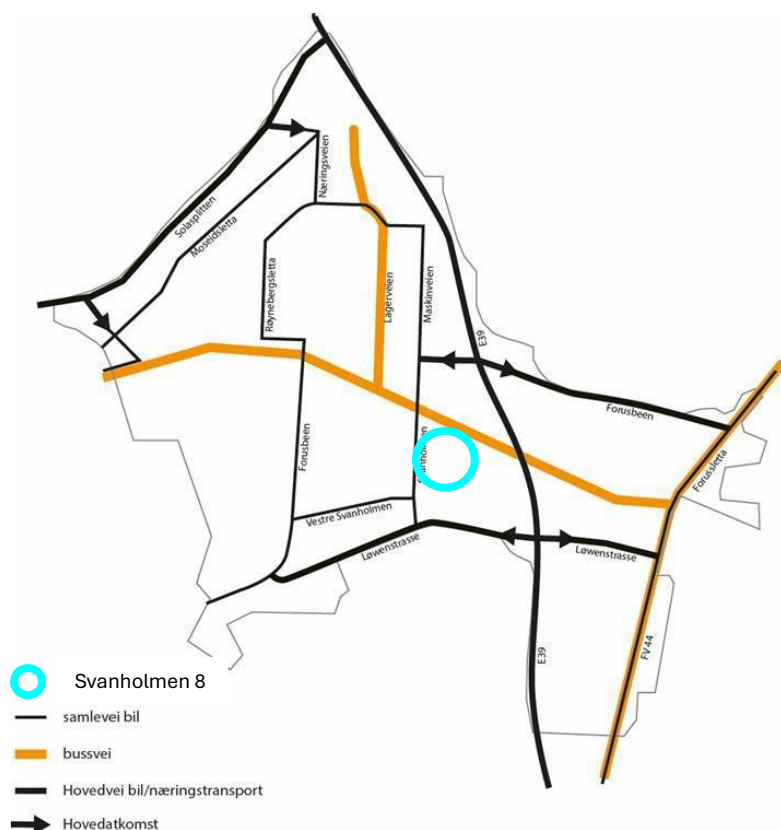
Figur 5-2: Planen plasserer virksomheter etter kvalitetsbehov: Kontor i kjerneområder, kombinert næring langs Bussveier, industri med god tilgjengelighet til hovedveiene. Utsnitt av kart fra IKDP Forus. Svanholmen 8 er merket.



Figur 5-3: Bildet viser tre av viktige mobilitetsforbindelser til planområdet. Til venstre bussveien, helt til høyre motorveien (E39), og mellom disse sykkelstamveien.

IKDP Forus beskriver kvaliteten i vegsystemet slik (figur 5-2-figur 5-6):

Den store mellomgruppen av kombinert næringsvirksomhet skal tilbys gode vekstvilkår på Forus. Innsatsen for slike næringer begrunnes blant annet med næringsområdets sentrale plassering i byområdet og dets gode tilgjengelighet til overordnet veinett. Virksomheter som både trenger nærheten til kunder og arbeidstakere i byområdet, og har behov for en plasskrevende enhet med god transporttilgjengelighet, har særlig nytte av fasiliteter som Forus kan tilby. Derfor skal kvaliteter for slike virksomheter styrkes.

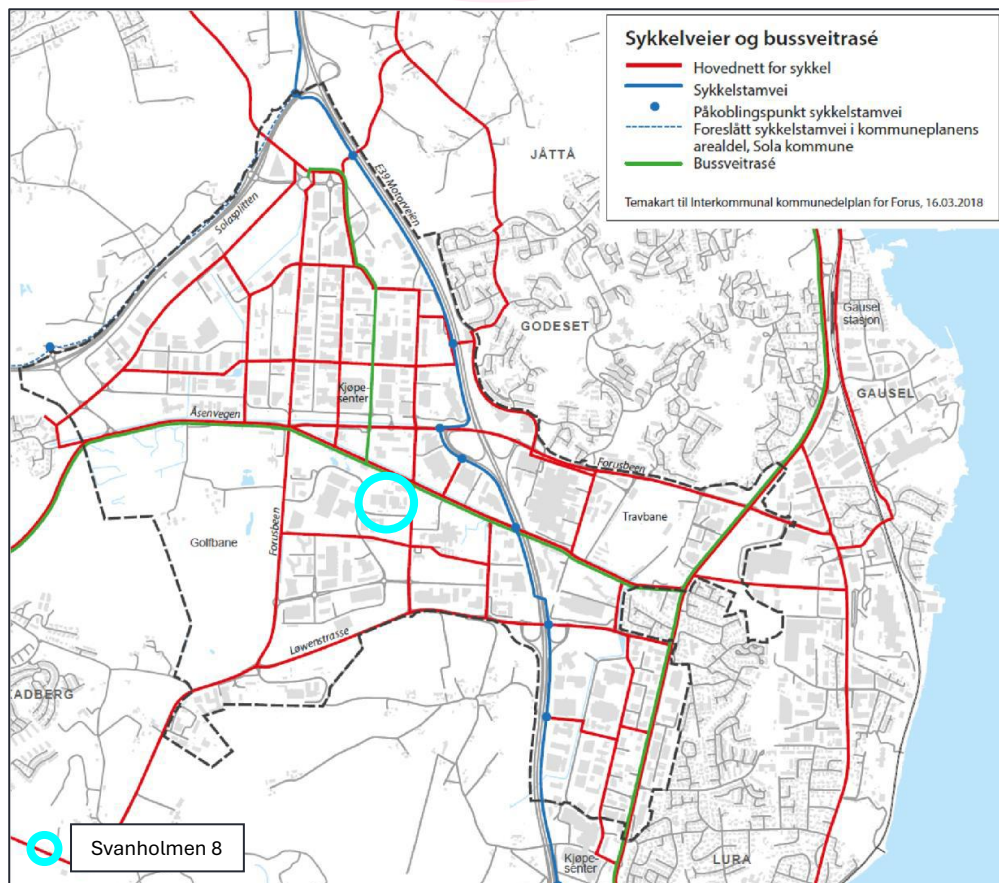


Figur 5-4: Næringstransport betjenes via en indre ringvei/samlevei på Forus vest og Forus øst, og effektive adkomster til hovedveinettet. Utsnitt av kart fra IKDP Forus. Svanholmen 8 er merket.

Utenom sykkelstamvegen er det et godt nettverk av gang-/sykkelveger i analyseområdet. Det gjør at det er enkelt å ferdes som gående og syklende, på tross av tidvis lange avstander mellom nærings-eiendommene. Utbredt bruk av grøntkorridorer langs disse forbindelsene gjør også opplevelsen hyggeligere.



Figur 5-5: en av mange gang-/sykkelveger med langsgående grøntkorridor. Bildet tatt i sørøstre del av Vassbotnen.



Figur 5-6: Sykkelveier og bussveitrasé. Utsnitt av kart fra IKDP Forus. Svanholmen 8 er merket.

Et nytt prosjekt bør knytte seg sterkt til eksisterende ferdselsårer for alternativ transport. Det gjelder bussveien, med holdeplassen i Vassbotnen, og sykkelstamvegen langs motorvegen. Ved å legge tyngdepunktet og hovedadkomst tett opp mot disse forbindelsene fremmer det bruk over bilkjøring. Det støttes av at parkeringsnivå begrenses så mye som mulig, og at kjøring og parkering fremstår mer tungvint for flest mulig reisende. Etablering av en aktiv fasade og adkomst for gående og syklende mot hovedforbindelsen i Vassbotnen vil det også bidra til å fremheve gaten her som et byrom.

6 Bebyggelse, byform og bymiljø

Analyseområdet har utelukkende store, separate bygningsvolumer, med blandet næringsformål som forretninger, kontor og industri. Det er ingen boliger i analyseområdet. Utviklingen fremstår tilfeldig og med lite synlig

sammenheng eller grad av system ut over tilknytning til veinettet. Det er ulik arkitektur og orientering fra bygg til bygg. Det gjelder også størrelse (grunnflate og høyde), selv om det ikke er noen høyhus i området. Hele området bærer preg av enkeltvis utvikling til spesifikke formål for hvert enkelt tomt/prosjekt. Det er heller ikke noen tydelig sted/sentrum/møtepunkt i analyseområdet som fremstår offentlig.



Figur 6-1: Bebyggelsen i område fremstår noe tilfeldig og med lite sammenheng hva gjelder uttrykk eller orientering.

Mest enhetlig er det store området nordøst i analyseområdet, hvor Equinor har sitt hovedkontor. Her er det en serie av sammenhengende bygninger som står i et lite parkanlegg. Hele dette området skal oppgraderes i kommende år.

Også kontor- og forretningslokalene nord for Vassbotnen har en lesbar, om ikke entydig, orientering mot gaten Vassbotn, hvor bussvegen går.

Selve planområdet er i hovedsak en eiendom som har et stort kontorkompleks med flateparkering rundt. Bygningen er orientert mot, og henvender seg til, adkomst- og parkeringsområdene mot vest og nord, men er trukket langt inn fra veiene rundt. Det er også en barnehage sørvest på tomten.



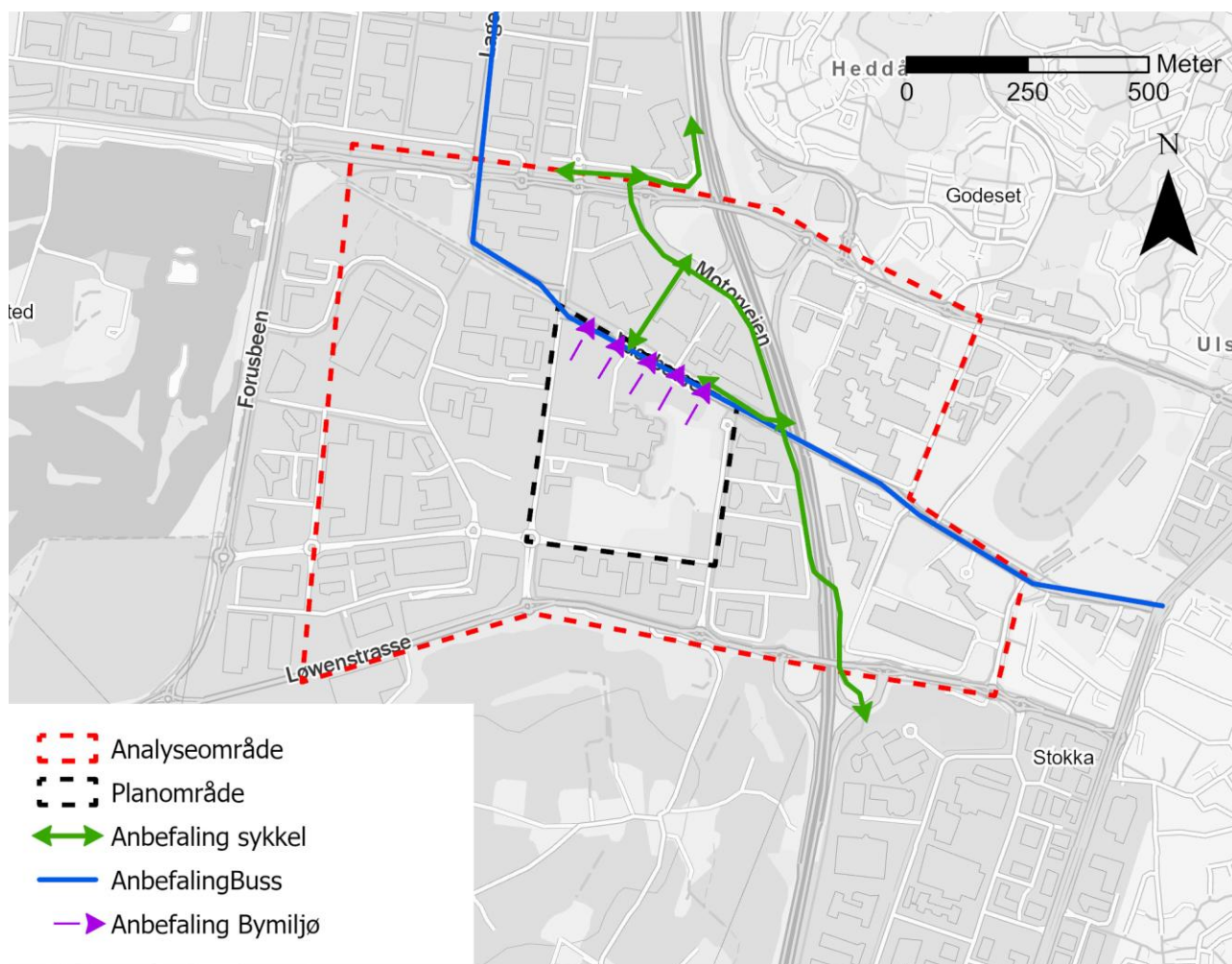
Figur 6-2: Planområde med store, åpne parkeringsflater i fremkant av kontorbebyggelse. Sett fra nordøst.



Figur 6-3: Analyseområdet består utelukkende av ulike form for næringsbebyggelse, og har ingen boliger. Kartet viser også eiendomsgrensene.

Det er ønskelig at et nytt prosjekt knytter seg tett til Vassbotnen, hvor aktiv bruk som kontorfunksjoner er orientert og tett på gaten og de funksjonene som finnes her. Det vil styrke gaten og de mobilitetsfunksjonene som finnes her.

7 Anbefaling



Figur 7-1: Anbefalingskart som viser tre viktige funn. To er knyttet til mobilitet med nærhet til sykkelstamvei og bussvei, og det siste er orientering av bebyggelse og tilrettelegging mot Vassbotnen for å styrke gatemiljø.

Viktige funn fra stedsanalysen er knyttet til mobilitetsløsninger og planområdets nærhet, både til bussveien og til sykkelstamveien. Det er også ønskelig å styrke gatemiljøet i Vassbotnen, som vil være hovedadkomstområde for myke trafikanter, både til planområdet og andre målpunkt i nærområdet.

Følgende anbefalinger oppsummerer funnene fra stedsanalysen:

- Det er viktig å knytte tiltaket tett til bussvei og sykkelstamvei. Det bør tydeliggjøre og fremme disse reisemåtene som førstevalg for reisende. Det betyr også at parkering bør begrenses og om mulig gjøres mindre tilgjengelig.
- Plassering av tiltakets tyngdepunkt nær denne aksen i Vassbotnen fremmer også samme mål. Det kan gjøres med høyere utnyttelse, med funksjoner/arbeidsplasser med stor sannsynlighet for mulig reise med buss eller sykkel, tett på etablerte høykvalitetstilbud.
- For å styrke gatemiljø/bymiljø i Vassbotnen anbefales også orientering mot og etablering av visuelle forbindelser mellom prosjektet og gaten.
- Tilrettelegge utviklingen slik at eventuell tyngre transport flyttes bort fra Vassbotnent og fra grøntforbindelser.

8 Kilder

- Utsnitt fra reguleringsplaner, kommunekart.no
- Interkommunal kommunedelplan for Forus (IKDP Forus 2019–2040), <https://arealplaner.no/sandnes1108/arealplaner/590>
- Historiske flyfoto, <https://norgeibilder.no>