

By og samfunnsplanlegging  
Postboks 8001  
4068 STAVANGER

Deres referanse:

Deres dato:

Vår referanse:

Vår dato

18-1289

14.09.2018

Vår saksbehandler:

Direkte telefon:

Stein Racin Grødem

+47 92436228

Epost

Stein.Racin.Grodem@forus.no

## Høringsuttalelse - IKDP Forus

### Sammendrag

Styret i Forus Næringspark mener at utviklingen av Forus er en suksess uten sidestykke lokalt og nasjonalt. Forus er i dag et velfungerende næringsområde. Det er viktig å legge til rette for en videreutvikling slik at området også i fremtiden kan bidra til sysselsetting vekst og verdiskaping i regionen.

Det planforslaget som er sendt på høring er vanskelig tilgjengelig fordi sentrale plangrep ikke er omtalt. Manglende utredning og begrunnelse gjør at planforslaget fremstår som uferdig og styret forutsetter at planforslaget sendes på ny høring når disse forhold er rettet opp.

For å bygge opp under Bussveiens kundegrunnlag mener styret at tomteutnyttelsen langs Bussveiens influensområde på Forus bør økes og ikke reduseres. Tomteutnyttelsen bør minst settes tilsvarende som for øvrige deler av kommunene og i noen områder bør det gjennom reguleringsplan være mulig å øke utnyttelsen ytterligere.

Styret mener at det innenfor arealbrukskategorien «*Næringsbebyggelse*» skal være anledning til å drive med salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og at innenfor disse virksomhetene må det tillates salg av Ikke plasskrevende varer som naturlig tilhører de nevnte plasskrevende varegruppene, på maksimalt 15 % av salgsarealet, begrenset oppad til 1000 m<sup>2</sup> BRA (bruksareal).

Rekkefølgebestemmelser må bare brukes på infrastruktur som er nødvendig for at området skal fungere best mulig. Rekkefølgekrav må tilpasses de planskapede verdier og planområdet økonomiske bæreevne.

IKDP Forus må fastsette en parkeringsnorm som tar høyde for det reelle behovet for parkering, og parkeringsnormen må være basert på at Forus er et område med liten grad av funksjonsblanding.

Området LNF1 bør angis som «Næringsbebyggelse» og tilrettelegges for virksomheter innenfor bransjen sirkulærøkonomi. Dette er virksomheter som kan dra nytte av å ligge i nærheten av sorteringsanlegget og forbrenningsanlegget. Et eksempel på en slik virksomhet er Renovasjonen IKS som må flytte fra kjerneområdet Koppholen.

En ny kommunedelplan for Forus må være robust og fleksibel. Det kan derfor ikke aksepteres at det foreslås planbestemmelser som gjør det svært vanskelig å få til endringer innenfor planområdet, jfr. bestemmelsenes pkt. 1.2.

## Bakgrunn

Forus Næringspark har siden selskapet ble etablert for 50 år siden, vært en pådriver for utarbeidelse og gjennomføring av regulering- og utviklingsplaner for Forus området. Allerede på midten av 1960-årene ble den første disposisjonsplaner for området utviklet, samtidig som en aktivt arbeidet for å få etableringer av nasjonale industrilokomotiv som eksempelvis Statoil, til å etablere seg på Forus. Med jevne mellomrom har nye overordnede planer blitt utarbeidet i et nært samspill mellom Næringsparken og de tre kommunene som Forus-området innbefatter. Den siste Forus-planen som ble utarbeidet i fellesskap ble vedtatt av kommunene i 2005. I forlengelsen av planvedtaket ble det i 2005 etablert en områdemodell for finansiering og gjennomføring av omfattende rekkefølgetiltak, som gjennomføres i regi av Næringsparkens heleide datterselskap Forus Utvikling AS.

De fleste er enige om at Forus området har vært og fortsatt er en suksess med tanke på verdiskaping, næringsutvikling og sysselsetting som kommer hele Stavanger-regionen til gode. En viktig årsak bak suksessen er et fleksibelt planregime som tilrettelegger Forus som et næringsområde hvor større virksomheter raskt har kunnet etablere seg. Forus har til enhver tid kunnet tilby attraktive arealer for en stor bredde av ulike typer virksomheter, inklusiv handel for plasskrevende varer, som erfaringsmessig har vanskeligheter med å finne alternative arealer i Stavanger, Sandnes og Sola. For disse handelsvirksomhetene er alternativene til Forus å finne ute i randsonen av regionen og ikke i sentrumsområdene.

I alle tidligere planprosesser, har Forus Næringspark sittet tett på planprosessene og bidratt i utarbeidelsen av planene i nært samspill med kommunene. Dette har sikret at planene i stor grad er utarbeidet i forståelse med næringslivets preferanser angående lokalisering til Forus. IKDP Forus som har en horisont frem til 2040, har i motsetning til tidligere planprosesser, blitt gjennomført uten aktiv medvirkning fra Forus Næringspark. Dette til tross for at næringsparken besitter god kompetanse innen planarbeid, og ikke minst har et godt innblikk i næringslivets behov og utfordringer. Det foreliggende høringsutkastet bærer preg av at Forus Næringspark og næringslivet for øvrig, ikke har sittet tett på prosessene.

Dagens store omstillingsutfordringer og samfunnsutviklingen i regionen, er bakteppet for at det var viktig å igangsette IKDP Forus i 2015. Styret i Forus Næringspark mener at det mer enn noen gang er viktig og nødvendig å utarbeid en ny Forus-plan i tråd med målet om at *Forus skal bli mer attraktiv for næringsutvikling og videreutvikles som regionens viktigste næringsområde av nasjonal betydning* - slik den politisk vedtatte bestillingen var formulert da planarbeidet ble igangsatt. Det foreliggende høringsutkastet bidrar ikke til at Forus vil styrke seg og videreutvikle seg som regionalt og nasjonalt

næringsområde, mye tyder tvert imot at området vil tape attraktivitet og tiltrekningskraft dersom foreliggende planutkast blir vedtatt.

Som vedlegg til denne uttalelse følger et notat der utvalgte planbestemmelser og noen detaljer i plankartet kommenteres mer detaljert. Notatet er en del av Næringsparkens høringsuttalelse. I resten av dette dokumentet vil styret gi noen generelle betraktninger og deretter gå nærmere inn på noen av temaene som også tas opp i notatet.

## Kontradiksjon

Det kontradiktoriske prinsipp ivaretar partenes rettssikkerhet og sikrer at avgjørelser fattes på et tilstrekkelig fundert grunnlag. Kontradiksjon er partenes rett til å få komme med sine anførsler, og til å få imøtegå det motparten eller andre har anført i sakens anledning.

Innenfor forvaltningsretten har dette prinsippet ført til regler om forsvarlig saksbehandling, krav om skriftlighet og krav til begrunnelser. Disse reglene gjelder også når kommunene bruker sin reguleringsmyndighet iht. plan- og bygningsloven.

Det kan se ut som om IKDP prosjektet ikke i tilstrekkelig grad har vært oppmerksom på at planforslaget skal beskrive og begrunne de tiltak som foreslås. Den manglende beskrivelse av og begrunnelse for vidtrekkende plangrep og bestemmelser gjør det svært vanskelig for aktørene på Forus å ivareta sine interesser og gi reflekterte høringsuttalelser da en i stor grad må gjette seg frem til hva forslagsstiller mener med sentrale plangrep.

## Grad av utnyttelse

I dokumentet «sammensatt KU» opplyses det på side 11 at «*Utviklingspotensial øker med 130 000 m<sup>2</sup> BRA*». Det opplyses samme sted at «*for beregningsmåte er Regionalplan Nord Jæren tatt som bakgrunnsteppe*».

Regionplanen har ikke direkte rettsvirkning for bruken av eiendommene i planområdet. For grunneierne gir det da mer mening i å sammenligne planforslaget med gjeldende regulering.

En sammenligning av gjeldende reguleringsplaner og IKDP Forus viser at utbyggingspotensialet i planforslaget ikke økes som nevnt ovenfor men reduseres med ca. 800 000 m<sup>2</sup> BRA. For grunneierne har dette stor betydning. Dersom en legger til grunn Næringsparkens siste oppnådde salgspriser reduseres verdien på planområdet med 1,9 mrd. Dersom en legger til grunn en mer konservativ pris reduseres verdien med 1,2 mrd.

Den redusert utnyttelse i forhold til gjeldende regulering nevnes ikke i saksdokumentene. For at aktørene skal kunne mene noe om dette plangrepet må prosjektadministrasjonen gi en redegjørelse for hva en ønsker å oppnå med plangrepet og det må også gis en utførlig redegjørelse for hvorfor en reduserer utnyttelsen innenfor Bussveiens influensområde på Forus til 150% samtidig som en i øvrige deler av kommunene tillater utnyttelse som vist i tabellen under:

Stavanger	Sandnes	Sandnes (forslag til ny kommuneplan)	Sola
160 – 240 %*	160 – 200 %	160 – 200 %	160 – 250 %

\* ved boligandel 0%

For å bygge opp under Bussveiens kundegrunnlag mener styret at tomteutnyttelsen langs Bussveiens influensområde på Forus bør settes tilsvarende som for øvrige deler av kommunene og i noen tilfeller må det gjennom detaljplan være mulig å øke utnyttelsen ytterligere.

## Arealbruksformål

### Forretning

I gjeldende reguleringsplaner har en arealbruksformålene Forretning, Kontor og Industri. I IKDP Forus tas arealbrukskategorien Forretning ut uten at dette blir nevnt i saksdokumentene.

I Stavangerdelen av Forus åpner kommuneplanen for at «*Detaljhandel med biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer kan lokaliseres i områder vist som næringsbebyggelse i kommuneplanens arealdel. Ikke plasskrevende varer som naturlig tilhører de nevnte plasskrevende varegruppene, tillates solgt på maksimalt 15 % av salgsarealet, begrenset oppad til 500 m<sup>2</sup> BRA*».

I forslag til IKDP er arealene på Forus vist som næringsbebyggelse men det blir i bestemmelsen pkt. 1.1 foreslått at bestemmelser og retningslinjer til næringsformål i IKDP skal gjelde foran kommuneplanene. I pkt. 3.2 sies det at innenfor formålet næringsbebyggelse skal det tilrettelegges for industri og kontor. En antitetisk tolkning av denne bestemmelsen tilsier at det ikke vil være mulig å etablere detaljhandel som nevnt ovenfor på Forus. I de øvrige næringsområdene i regionen vil det innenfor arealbruksformålet Næring være mulig å etablere denne type handel.

Sandnes har i sin kommuneplan tilsvarende bestemmelser men de får i mindre grad betydning for Sandnes delen av Forus. Det er i hovedsak engroshandel som ikke vil bli tillatt i planforslaget.

Dersom handel tas ut som arealbruksformål har dette stor verdimesig betydning for aktørene på Forus. For at aktørene på Forus skal kunne ivareta sine interesser må prosjektadministrasjonen da gi en redegjørelse for hva en ønsker å oppnå med dette plangrepet.

Det er fra prosjektledelsen uttalt at IKDP ikke skal handle om handel fordi dette er et tema som skal behandles i regionplanen. Styrets mening er derfor at en med henvisning til den regionale planbestemmelsen om handel må ta inn en formulering i bestemmelsen pkt. 3.2 som sier at det innenfor arealbruksformålet «Næringsbebyggelse» skal være anledning til å drive med salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og at innenfor disse virksomhetene må det tillates salg av ikke plasskrevende varer som naturlig tilhører de nevnte plasskrevende varegruppene, på maksimalt 15 % av salgsarealet, begrenset oppad til 1000 m<sup>2</sup> BRA (bruksareal).

Dersom rulleringen av regionplanen fører til endring i den regionale planbestemmelsen om handel må dette også få betydning for handelen på Forus uten at det skal være behov for å lage en ny IKDP.

## Kontor

Innenfor influensområdet til Bussveien tillates det kontorformål men det er lagt inn en begrensning som sier at det skal være 30% industri i hvert enkelt kontorbygg. Det er ikke gjort noen analyser av hvorvidt dette er en arealbrukskombinasjon som er gjennomførbar. Styrets vurdering er at dette er en kombinasjon som bare i helt spesielle tilfeller er gjennomførbar. Styrets vurdering er at bestemmelsen må fjernes, eller endres slik at den gjelder per delfelt og ikke per bygg.

## Industri

Den som ønsker å bygge et industribygg innenfor gjeldende regulering må benytte 80% av tillatt TU i første byggetrinn. De fleste industribygg har mer enn 4 meter takhøyde og kan i dag regne inn innskutte/imaginære etasjer for hver 4 meter takhøyde ved beregning av utnyttelse. Dette medfører at de fleste klarer å nå minimumsutnyttelsen.

I forslag til IKDP (planbestemmelse 1.9) foreslås det at imaginære plan ikke skal regnes med i BRA. Selv om minimumsutnyttelse reduseres til 70% vil de fleste ikke klare å oppnå minimumsutnyttelsen for verksted og lagerbygg.

Denne bestemmelsen må endres slik at imaginære etasjer regnes med i BRA.

## Rekkefølgekrav

Kommunen kan uavhengig av arealformål vedta bestemmelser, til kommuneplanens arealdel, om rekkefølgekrav for å sikre etablering av samfunnsservice, teknisk infrastruktur, grønnstruktur før områder tas i bruk og tidspunkt for når områder kan tas i bruk til bygge- og anleggsformål, herunder rekkefølgen på utbyggingen, jfr. pbl § 11-9, pkt. 4.

Denne bestemmelsen er en videreføring av tilsvarende bestemmelser i pbl. 1985 § 20-4 annet ledd bokstav b). I Ot.prp. nr. 56 (1984-1985) er det på side 113 sagt følgende om denne bestemmelsen:

Av hensyn til kommunenes økonomi er det nødvendig med en slik hjemmel for kommunen til å styre utbyggingen i takt med etablering av samfunnstjenester som elektrisitetsforsyning, kommunikasjon, vann- og avløpsforhold, helse- og sosialtjeneste m.v.

Det kan gis bestemmelser om rekkefølge og tidsrekkefølge for utbygging av ulike byggeområder, herunder om samtidig ferdigstilling av boliger og anlegg og fellestiltak som skoler, barnehager, lekearealer, sykkel- og gangveger m.v. Slike bestemmelser kan også brukes for å sikre at område som er regulert til utbyggingsformål ikke kan bebygges før tilfredsstillende vannforsyning, kommunikasjon, elektrisitetsforsyning og tilgang på samfunnstjenester er etablert.

Krav om rekkefølge og tidsplan for utbygging av ulike byggeområder sikrer at tiltakene innenfor planområdet skjer på en koordinert og hensiktsmessig måte. Slik bestemmelse kan sikre sammenhengen i områdene som skal bebygges etter reguleringsplanen. Planen kan derfor utformes slik at de enkelte tiltakene får en rekkefølge og størrelse som gjør at området fungerer best mulig, jfr. Rundskriv H-05/02.

Kravet til forsvarlig saksbehandling tilsier at det skal foretas en kvalifisert vurdering av hvorvidt det er behov for ny/utbedret samfunnsservice, teknisk infrastruktur, grønnstruktur og om etableringen av denne/disse er nødvendig for å få planområdet til å fungere på en god måte.

Rekkefølgebestemmelser er i utgangspunktet ment å hindre at en bestemt utbygging gjennomføres før visse vilkår er oppfylt. De er derimot ikke ment å være krav om at det er den private utbygger som skal bekoste de i utbyggingen viste fellestiltak.

Forus er et etablert næringsområde med all den infrastruktur som er nødvendig for å få området til å fungere på en god måte. Dersom det skal vedtas nye rekkefølgebestemmelser i forbindelse med IKDP Forus så er det fordi ny eller endret arealbruk krever ny infrastruktur eller høyere kapasitet i eksisterende infrastruktur, alternativt fordi en erkjenner at tidligere regulering ikke i tilstrekkelig grad har sørget for nødvendig infrastruktur.

Et gjennomgående problem med de foreslåtte rekkefølgetiltakene er at det ikke gis noen begrunnelse for hvorfor de aktuelle tiltakene er nødvendige. Det er heller ikke foretatt noen vurdering av kostnadene med å etablere den foreslåtte infrastrukturen. Resultatet er da at det ikke er mulig å foreta noen vurdering av om de rekkefølgekravene som stilles er innenfor de rammer som er nevnt innledningsvis i denne kommentaren.

I planforslaget reduseres utnyttelsesgraden i området, muligheten for kontorbebyggelse reduseres og muligheten for å etablere engroshandel og handel med plasskrevende varer tas bort. I sum tilsier disse grepene at det ikke skal være behov for noen ny infrastruktur ut over den som allerede er etablert for å betjene et område som i gjeldende planer har høyere utnyttelse, mer kontor og mulighet for handel/forretning.

Det er et grunnleggende krav at saksbehandlingen ved alle forvaltningsorganer skal være forsvarlig. Reglene om utredning og kontradiksjon, samt betryggende og begrunnet vurdering av saksmaterialet er alle utslag av dette generelle forsvarlighetskravet, jfr. SOMB 2011 506.

Etter styrets vurdering er kravene til forsvarlig saksbehandling ikke oppfylt mht. rekkefølgebestemmelser i forslaget til IKDP Forus.

Den mangelfulle utredningen har ført til at det foreslås tiltak som ikke er gjennomførbare. Forus Næringspark har for egen del engasjert Cowi og Multiconsult til å foreta en analyse av hva det vil koste å gjennomføre rekkefølgetiltak nr. 24 «*Nytt kanalmiljø/tversnitt langs Forusbeen i delområde B / kjerneområdet Koppholen*». Konklusjonen er at det vil koste kr. 225 mill. å klargjøre den 30 meter brede traseen for et nytt kanalmiljø. Kostnadene med selve opparbeidelsen er ikke tatt med i dette regnestykket.

Det er til sammen ni blågrønne tiltak som har om lag det samme kostnadsbildet. Det betyr at det til sammen kan koste ca. **2 mrd.** å klargjøre traseene for nye kanalmiljø.

Videre foreslås det å omregulere 336,8 daa fra næring til grønstruktur og gjøre opparbeidelsen av disse strukturene til rekkefølgetiltak. Kostnaden med innløsning av disse arealene vil ligge på ca. **1,2 mrd.** Det skal her bemerkes at det foreslås å etablere en hensynssone (H 540\_2) som i realiteten gjør en tredjedel av Statoil sin tomt på Forus vest ubebyggelig.

Ovenstående må også sees i forhold til at utnyttelsen i planområdet reduseres med 319 126 m<sup>2</sup> BRA. Disse arealene har en verdi på ca. **0,7 mrd.**

Rekkefølgebestemmelsene er ikke ment å være et redskap til finansiering av infrastruktur. Lovgiver har likevel erkjent at rekkefølgetiltakene må finansieres og at hele eller deler av kostnaden kan belastes grunneiere og utbyggere i planområdet via utbyggingsavtaler og såkalte områdemodeller. Formuleringen om at «*Tiltak skal være gjennomført eller sikret gjennomført, før det gis rammetillatelse*» er tatt inn i bestemmelsene for å muliggjøre bruk av en områdemodell.

En forutsetning for å kunne belaste grunneiere og utbyggere kostnader med rekkefølgetiltak er at det er forholdsmessighet mellom det som ytes fra kommunen (i form av planvedtak og direkte finansiering) og det som ytes fra grunneiere og utbyggere (i form av kostnadsbidrag).

Dersom planforslaget vedtas vil redusert utnyttelse og endret arealbruk føre til verdinedgang på eiendommene i planområdet. Konsekvensen av dette er at det ikke er anledning til å belaste planområdet med kostnader til ny infrastruktur fordi det ikke er forholdsmessighet mellom ytelsene.

## Parkering

I notat om forslag til prinsipper og bestemmelser for parkering i IKDP Forus, vises det til gjeldende og foreslåtte parkeringsnormer for Oslo, Bergen og Trondheim. Det er vist til parkeringsnormer for sentrum, tett by og åpen by. Det hevdes at størsteparten av Forus vil være sammenlignbart med kategorien tett by, da området ligger innenfor kollektivakse.

I punkt a. foreslås en parkeringsnorm på maks 0,3 plass per 100 m<sup>2</sup> BRA, likt for hele området og for alle næringskategorier. Normen tar utgangspunkt i sentrum og tett by i de tre andre store norske byene. Den lave parkeringsnormen begrunnes med at det i dag er overkapasitet på parkering i området, at Forus har god tilgjengelighet via Bussveien, at området skal transformeres mot bymessig utforming, og at det legges opp til tiltak i planen som vil forbedre forholdene for gående og syklende internt på Forus.

### Forus sammenlignet med sentrum

Å vise til parkeringsnormer for sentrum og ta utgangspunkt i disse ved fastsetting av parkeringsnorm for Forus blir ikke riktig. Et sentrumsområde vil som regel ha langt bedre kollektivdekning, flere beboere og en større miks av tilbud enn hva som er tilfellet for Forus. Alle disse faktorene er forhold som bidrar til lavere bilbruk. Det er ikke realistisk å tro at Forus skal kunne komme ned i en bilandel som tilsvarer et bysentrum med den utviklingen som IKDP Forus legger opp til. Det vises til at Forus skal transformeres mot bymessighet, men slik planen er lagt fram gjelder dette kun fysisk utforming,

og ikke den miksen av funksjoner som kjennetegner en bymessig bebyggelse. For kategorien «tett by» som er det naturlige sammenligningsgrunnlaget for Forus, er det kun Oslo som ligger på et så lavt nivå som IKDP Forus foreslår; både Bergen og Trondheim har langt høyere parkeringsdekning<sup>1</sup>. Se tabellen under.

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

### Overdekning av parkeringsplasser

I notatet med forslag til prinsipper og bestemmelser for parkering vises det til at det er overdekning av parkeringsplasser i området i dag. I notatet er det vist utregninger som dokumenterer at selv med en så lav parkeringsnorm som IKDP Forus nå foreslår, vil det etableres over 12.000 nye parkeringsplasser på Forus. Dette benyttes som argument for den lave parkeringsnormen. I utregningene er det ikke tatt høyde for at bestemmelsene til IKDP Forus, pkt. 1.10, stiller krav om at transformasjon av eksisterende bebyggelse og ubebygde tomtearealer (som for eksempel parkering) skal prioriteres før det gis tillatelse til nye bygg og utvidelse av næringsområder. Den foreslåtte normen antar at dagens høye parkeringsdekning vil opprettholdes når ubebygde tomtearealer bygges ned. Et krav om transformasjon av parkeringsarealer til ny bebyggelse vil sørge for at eksisterende parkeringsarealer ikke opprettholdes i framtiden, og i realiteten vil hver ny utbygging sørge for færre parkeringsplasser på Forus, heller enn flere.

### Tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange

Det siste argumentet for en lav parkeringsnorm dreier seg om tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange. Det vises til at Forus har god tilgjengelighet med Bussveien, og at IKDP Forus legger opp til tiltak som skal gjøre det enklere å gå og sykle internt på Forus. Argumentasjonen virker å se på Forus som et isolert område, uten å ta høyde for at mange ikke bor med direkte tilknytning til Bussveien, eller i sykkel- og gangavstand til Forus.

Dersom kollektiv skal være et reelt reisemiddelvalg for store deler av Stavangerregionen, må Bussveien og Jærbanen suppleres med innfartsparkering på utvalgte steder. Dette er en oppgave som IKDP Forus ikke kan løse.

I mobilitetsplan for Tvedt-kvartalet (plan 2579 P i Stavanger kommune) ble sykkelandelen for arbeidsreiser til Forus vurdert å allerede være relativt høy sammenlignet med Stavangerregionen for øvrig. Vurderingen er basert på reisevaneundersøkelser for regionen som helhet, og for Forus isolert sett. En høy sykkelandel tyder på at tilbudet for syklende allerede er ganske bra.

<sup>1</sup> I tabellen i parkeringsnotatet er det angitt at parkeringsdekning for handel/service i tett by i Bergen er på 0,15 plass per 100 m<sup>2</sup>. Dette stemmer ikke, riktig tall er 1,5 plass per 100 m<sup>2</sup>.

[https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00313/Bestemmelser\\_og\\_ret\\_313369a.pdf](https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00313/Bestemmelser_og_ret_313369a.pdf)



Gange som reisemiddel til store deler av Forus er mindre aktuelt, fordi avstandene til nærmeste boligområder er så store at det overskrider akseptabel gangavstand. Tiltak for å tilrettelegge for gange internt på Forus er positivt, men det vil med all sannsynlighet ikke påvirke andelen gående til Forus i stor grad. Det beste tiltaket for å øke andelen gange på Forus, vil være større grad av funksjonsblanding med boliger, handel og service sammen med næringsvirksomhet.

**IKDP Forus må fastsette en parkeringsnorm som tar høyde for det reelle behovet for parkering, og parkeringsnormen må være basert på at Forus er et område med liten grad av funksjonsblanding.**

Punkt b. i parkeringsbestemmelsen for bil kan leses slik at det kun er parkeringsanlegg vist på plankartet som kan opparbeides innenfor planområdet. I bestemmelsene punkt 2.1.2 står det imidlertid at det ikke kan etableres parkeringsplasser i umiddelbar nærhet til grønstruktur eller urban akse i kjerneområdet Koppholen. Det er ikke vist parkeringsanlegg innenfor kjerneområdet Koppholen, og punkt 2.1.2 må da leses som at det kan etableres parkering utenom de anleggene som er vist på plankartet.

**Punkt b. i bestemmelsene punkt 1.11.1 bør skrives om; *Parkeringsanlegg som er vist på plankartet skal være offentlig tilgjengelige eller felles private anlegg.***

Slik bestemmelsen i punkt d. er formulert åpner den for tolkning av i hvilke tilfeller næringsspesifikke behov kan unntas bestemmelsen. Ved å endre bestemmelsen til en "skal"-form sikres lik behandling av alle planer.

**Punkt d. foreslås skrevet om: *Oppstillingsplasser for næringstransport og næringskjøretøy omfattes av parkeringsnormen. Næringsspesifikke behov, herunder oppstillingsplasser for næringstransport og næringskjøretøy skal unntas med grunnlag i mobilitetsplan og detaljplan. Detaljplan skal vise at parkeringsareal til slike formål plasseres adskilt fra ordinær parkering, og plasseres på bedriftens logistikkareal.***

Det er usikkert hvordan punkt e. i bestemmelsen skal håndheves, og hvilke bestemmelser som blir gjeldende når avtale om midlertidig godkjente parkeringsplasser opphører. Det går ikke fram når avtalene skal opphøre, og om det er parkeringsnorm i gjeldende reguleringsplaner eller parkeringsnorm for IKDP Forus som skal gjelde etter at midlertidige avtaler opphører.

## **LNF1**

Forus Næringsparks heleide datterselskap FNP Eiendom AS er eier av eiendommen gnr. 67 bnr. 27 i Sandnes kommune. Eiendommen er 139 575 m<sup>2</sup> stor og er disponert til LNF-område i gjeldende kommuneplan. I Regionplan for Jæren er eiendommen vist som basisområde for fremtidig utbygging.

Eiendommen ble i sin tid kjøpt som en langsiktig strategisk investering for å sikre tilgang på næringsarealer til ulike behov i Forus området. Det ble gitt konsesjon til kjøp av eiendommen den 4. februar 2009. Grunnlaget for konsesjonen var at eiendommen over tid skal utvikles til nytt næringsområde på Forus.

I umiddelbar nærhet er det de siste årene blitt bygd forbrennings- og sorteringsanlegg for avfall i privat og offentlig regi. En god avfallshåndtering er viktig for et velfungerende samfunn. Det kan være store samfunnsøkonomiske og miljømessige gevinster ved å samlokalisere denne type virksomheter på ett sted sentralt i regionen og med få naboproblemer. Også i forhold til å minimalisere transportavstander er dette en god lokalisering.

Vi registrerer at det i regionen er et behov for areal til bedrifter som driver med avfallshåndtering. Noen av disse bedriftene driver med innsamling og sortering av næringsavfall for salg og andre driver med innsamling av husholdningsavfall for sortering og forbrenning.

Renovasjonen IKS leier i dag arealer i Stavanger kommunes Sentrallager på Forus. Denne eiendommen er i forslag til IKDP Forus en del av kjerneområdet Koppholen og Stavanger kommune har derfor varslet Renovasjonen IKS om at de må finne en ny lokalisering for virksomheten.

Våren 2017 hadde Næringsparkens administrasjon et møte med Renovasjonen IKS, IKDP Forus og Sandnes kommune vedrørende en omdisponering av gnr. 67 bnr. 27 til næringsformål. Næringsparken og Renovasjonen IKS hevdet i møtet at det påligger IKDP Forus å utrede mulighetene for en omplassering av virksomheten innenfor planområdet. Saken ble deretter drøftet i Rådmannsgruppen i IKDP Forus som anbefalte at tomten ikke omdisponeres til Næringsformål.

Så vidt vi kjenner til har ikke IKDP-Forus gjort noen utredninger vedrørende behovet for denne type arealer. Vi kan heller ikke se at rådmannsgruppen har gitt noen begrunnelse for sin anbefaling. Det er derfor grunn til å anta at rådmannsgruppens anbefaling er gitt på et for svakt faglig grunnlag.

Behovet for arealer til denne type virksomheter burde ha vært utredet av IKDP Forus og det burde også ha blitt foretatt en vurdering av fordelene med å samlokalisere denne type virksomheter på ett sted.

Alternativet til en samlokalisering er spredte etableringer av denne type virksomheter sentralt på nord-Jæren. Som en del av forannevnte utredning burde det ha blitt gjort en vurdering av samfunnskostnadene, transportutfordringer og nabokonfliktene forbundet med en spredt etablering av denne type virksomheter kontra en samlet etablering.

Dersom det er ønskelig kan Næringsparken bidra med ressurser til de foran nevnte utredninger.

## **Oppsummering**

Som nevnt innledningsvis er det behov for en ny planmessig gjennomgang av Forus området. Hovedfokuset i en slik gjennomgang må være verdiskaping. Alle plangrep som foreslås må vurderes opp mot hvorvidt de bidrar til å øke verdiskapingen på Forus, i regionen og nasjonalt. Så vidt styret kan se mangler denne dimensjonen i foreliggende planforslag.

Forus vil spille en nøkkelrolle i den videre utviklingen av næringslivet i regionen. Den sterke konsentrasjonen av kunnskapsbaserte bedrifter med kompetente medarbeidere er en viktig ressurs. Disse bedriftene må få mulighet til å utvikle seg videre og da er det viktig at en også i fremtiden har et fleksibelt planregime som er i stand til å tilpasse seg forandringene som vil komme raskere og være

---

mer omfattende enn tidligere. Det er derfor feil å lage planbestemmelser som gjør det svært vanskelig å få til endringer på Forus, jfr. bestemmelsenes pkt. 1.2.

De tre kommunene som eier selskapet har gjennom sin eierstrategi fra 2016 besluttet at Næringsparken skal være «*kommunenes fremste verktøy for å stimulere til næringsetablering i Stavanger-regionen og områdeutvikling på Forus*». Styret ønsker derfor et tettest mulig samarbeid med prosjektorganisasjonen i det videre arbeid med IKDP Forus.

Forus Næringspark har i 50 år samarbeidet tett med næringslivet på Forus og en har i fellesskap funnet frem til gode løsninger. For Næringsparken vil samarbeid og frivillighet være et utgangspunkt i dialogen med aktørene på Forus.

Med vennlig hilsen

Bjørg Tysdal Moe  
Styreleder

Vedlegg:

IKDP Forus – Gjennomgang av forslag til kommunedelplanens arealdel