

By- og samfunnsplanlegging
Postboks 8001
4068 Stavanger

Deres ref.:
IKDP Forus

Vår ref.:
5185945/Høringsuttalelse til IKDP Forus_HABI

Dato:
2018-09-14

Høringsuttalelse til IKDP Forus

Norconsult AS vil på vegne av HABI gi høringsuttalelse til planforslaget for IKDP Forus.

HABI as, tidligere Firma Harald Bie ble etablert i 1845. Firmaet var den andre bedriften, etter Møbelmagasinet, nå Tvedtsenteret, som etablerte seg på Forus Vest. HABI eier Fabrikkveien 3, 5 og 9. I disse lokalene driver de både egen virksomhet og utleie til kontor og forretning.

HABI jobber sammen med Forus Næringspark, Tvedt senteret AS og Sunde Estate AS, og har nylig levert et forslag til reguleringsplan for Tvedtkvartalet (plan 2579 P). Reguleringsplanen baserer seg på et grundig visjonsarbeid, og gjennom arbeidet har de sammen fokusert på å fastlegge strategier for framtidig utvikling av Tvedtkvartalet som et sentralt sted på Forus, med et mangfold av tilbud og aktiviteter.

HABI mener at IKDP Forus vil hindre gjennomføring av de planer og strategier som er lagt for utviklingen av sine eiendommer. Videre oppfattes det at planen generelt vil gjøre det vanskeligere og mer kostbart å utvide eller etablere ny næring på Forus på grunn av strenge rammer og krav, og en omfattende liste av rekkefølgetiltak som skal finansieres av framtidig utbygging på Forus. Under er det kommentert de punktene som HABI er mest bekymret for, og oppfordringen er at prosjektgruppen for IKDP Forus vil vurdere disse på nytt før endelig vedtak av planen.

Vegsystem

I forslag til IKDP Forus er Forusbeen foreslått stengt for ordinær biltrafikk. Spørsmålet er om dette tiltaket er godt nok utredet? I notatet Forus vest – trafikkvurderinger av alternative løsninger, er de trafikale virkningene av stengingen vurdert på et overordnet nivå. Ut over trafikale konsekvenser er det ikke gjort noen vurderinger av hvilken betydning stenging av Forusbeen vil ha.

Tilgjengelighet for varelevering, næringstransport og biltrafikk fra overordnet vegnett til næringseiendommene i området vest for Svanholmen/Maskinveien blir dårligere ved stenging av Forusbeen. Tiltaket vil påvirke både HABI sine tomter og øvrige tomters attraktivitet for næringsvirksomhet. Dette er ikke videre vurdert i planforslaget.

Et av hovedmålene i trafikkutredningen er at trafikk til og fra Forus i større grad skal benytte overordnet vegnett, og at angrepspunktene fra overordnet vegnett skal mate trafikk til sine nærmeste næringsområder. **Ved å stenge Forusbeen i øst/vest-retning avskjæres HABI fra sitt nærmeste angrepspunkt til overordnet vegnett**, som er avkjøring til E39 øst for Koppholen kjerneområde. **HABI mener at Forusbeen må holdes åpen for trafikk, slik som i dag.**

For næringsdrivende vil redusert tilgjengelighet til overordnet vegnett gjøre det mindre attraktivt å etablere seg i kjerneområdene. Virksomheter som er avhengige av tilgang til vegnett, både for varelevering og kunder, vil i

stedet ønske å etablere seg langs ringvegen. HABI er bekymret for at stenging av Forusbeen vil gjøre egne lokaler mindre attraktive for utleie, særlig til industri- og forretningsvirksomheter, som i dag utgjør en stor del av aktiviteten på tomtene.

Trafikkløsninger i plankartet

I plankartet er interne vegger ikke vist med eget formål, men plasseringen av disse fremgår av temakart, og antas dermed å være sikret. De interne vegene følger gang- og sykkelveger og grønnstruktur mellom byggeområdene. Samtidig sier Bestemmelsenes pkt. 6.1.4 d. s at [...] *Adkomst til logistikkfunksjon skal ikke skje over gang- og sykkelvei eller grønnstruktur.* **Denne formuleringen medfører at en lang rekke tomter ikke har adkomst for varelevering. Bestemmelsen må endres.**

Parkering

Parkeringsnorm

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.

I forslag til IKDP Forus er det satt en parkeringsnorm på maks 0,3 plass per 100 m² BRA, likt for hele området og for alle næringskategorier. I fastsetting av parkeringsnormen har prosjektgruppen for IKDP Forus sett til de tre andre store norske byene; Oslo, Bergen og Trondheim, og tatt utgangspunkt i parkeringsnormer for sentrum og tett by i disse kommunene.

Den lave parkeringsnormen som foreslås i IKDP Forus 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.

Det stilles spørsmål ved flere av resonnementene i parkeringsnotatet for IKDP Forus:

- Argumentet om at den lave parkeringsnormen kan forsvares med at det i dag er overdekning av parkeringsplasser på Forus, tar ikke hensyn til det faktum at IKDP Forus krever transformasjon av eksisterende bebyggelse og ubebygde tomtearealer (som for eksempel parkering) før det gis tillatelse til nye bygg og utvidelse av næringsområder. 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.
- Et annet argument 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.
- 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.
- Sammenlignet med de tre andre store norske byene, er det kun Oslo som ligger på et så lavt nivå som IKDP Forus foreslår for tilsvarende områder i kommunen («tett by»); både Bergen og Trondheim har langt høyere parkeringsdekning. Kollektivsystemet i Oslo er langt bedre utbygd enn det som er tilfellet for Stavangerregionen, og en lav parkeringsnorm kan derfor lettere forsvares i Oslo enn på Forus.

Det vises for øvrig til uttalelse fra Tvedt senteret AS for en nærmere redegjørelse av punktene over.

Uklare bestemmelser for etablering av parkering

Ut fra bestemmelsene til planforslaget er det uklart hva som tillates av parkering, og hvor. Med bakgrunn i bestemmelsene som omtaler parkering i kjerneområdene, antas det at det er meningen at det skal kunne etableres parkeringsanlegg utover de viste parkeringsanleggene på plankartet. **Punkt b. i bestemmelsene punkt 1.11.1 bør derfor skrives om; *Parkeringsanlegg som er vist på plankartet skal være offentlig tilgjengelige eller felles private anlegg.***

Bestemmelsen om etablering av parkeringsanlegg i Koppholen bestemmelsesområde (pkt. 2.1.2 b.) gir også uklare føringer for hvor det kan etableres parkeringsanlegg innenfor dette kjerneområdet. Uttrykket «umiddelbar nærhet» åpner for tolkning. Da samtlige byggeområder i kjerneområdet Koppholen grenser til urban akse eller grønnstruktur kan man risikere at parkering ikke tillates i det hele tatt innenfor dette området.

I bestemmelsenes pkt. 11.1 d. står det at *Oppstillingsplasser for næringstransport og næringskjøretøy omfattes av parkeringsnormen. Næringsspesifikke behov, herunder oppstillingsplasser for næringstransport og næringskjøretøy kan 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.* For Habi AS er denne bestemmelsen av stor betydning, da de i sin virksomhet har stort behov for parkering til egne servicebiler. Dersom dette behovet skal spise av et i utgangspunktet svært lavt antall parkeringsplasser, vil det være få plasser igjen til parkering for kunder og gjester. Formuleringen i bestemmelsen åpner 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, altså at [...]. Næringsspesifikke behov, herunder oppstillingsplasser for næringstransport og næringskjøretøy skal unntas med grunnlag i mobilitetsplan og detaljplan.**

Samlokalisering av parkering

IKDP Forus legger stor vekt på samlokalisering av parkeringsplasser som et virkemiddel for å få ned bilbruken. Innenfor kjerneområdene er dette et absolutt krav, jfr. bestemmelsene pkt. 2.1 f. Det er flere betenkeligheter med denne løsningen.

For det første gir krav om etablering av felles parkeringsanlegg utfordringer med tanke på gjennomføring og samtidighet i ulike byggeprosjekter. Planen krever at det skal bygges parkeringsanlegg for flere tomter på en gang, men legger ikke opp til å styre at nabotomter skal utvikles samtidig. Det vil derfor ikke være mulig å beregne framtidig parkeringsbehov, og dermed størrelse på parkeringsanleggene. I tillegg vil utbygger være pålagt å bygge større parkeringsanlegg enn det er behov for, uten å være garantert økonomisk kompensasjon fra naboer. Dersom denne løsningen skal fungere må det legges opp en strategi for samordning av parkeringsbehov og parkeringsløsninger, for eksempel gjennom innføring av frikjøpsordning der kommunene bygger og drifter offentlige anlegg på Forus.

Det må også kommenteres her at offentlige/felles private parkeringsanlegg som er vist på plankartet ikke er avklart med grunneier. Det vises til høringsuttalelse fra Maskinveien 1 som ikke har intensjoner om å bygge parkering hos seg. Dersom det skal være aktuelt å bygge større felles anlegg, må lokalisering av disse være realistiske og i samsvar med grunneiers ønsker.

Lokalisering av parkering på framtidens Forus

Samlokalisering av parkering og desentralisering av parkeringstilbudet vil i framtiden sannsynligvis ikke ha den effekten som prosjektgruppen for IKDP Forus har sett for seg. Forholdet til ny teknologi er ikke tilstrekkelig utredet eller hensyntatt i planarbeidet. Autonome kjøretøy vil radikalt endre betydningen av parkeringshusenes lokalisering. Autonome kjøretøy vil selv kunne kjøre fra passasjerens målpunkt til nærmeste parkeringshus, og tilbake igjen når passasjerer igjen skal ut på veien. Når slike kjøretøy blir allment tilgjengelige vil parkeringshusets desentraliserte plassering ikke lengre ha noen betydning for valget mellom bil og kollektivtransport.

Et annet framtidsscenario som burde vært nærmere vurdert er betydningen av framtidens handelsvirksomhet med netthandel og større pick-up points. Slike hentepunkt vil naturlig kunne inngå i de mobilitetspunktene som IKDP Forus legger opp til i hvert kjerneområde. Hentepunktene vil imidlertid være avhengig av at kunder kan komme til med bil og parkere i umiddelbar nærhet. Dette vanskeliggjøres av den strenge begrensningen på kjøring og parkering i kjerneområdene.

Formål

I forslag til IKDP Forus er HABI sine tomter vist som næringsbebyggelse, som gjennom bestemmelsene er begrenset til å omfatte kontor og industri, med tilleggsbestemmelse om etablering av handel innenfor bestemmelsesområde H2. Dagens virksomheter innenfor HABI sine eiendommer er i tråd med formålene i IKDP Forus. Tillatt mengde detaljhandel er imidlertid for lav, og det vises til Tvedtsenteret AS sin uttalelse for en redegjørelse av hvordan endringer i definisjon av detaljhandel og beregning av BRA for detaljhandel har ført til at dagens lovlig etablerte virksomheter i området, nå ikke kan videreføres dersom det gjøres omreguleringer eller større ombygginger i området.

Handelsspørsmålet i IKDP Forus

Prosjektgruppen for IKDP Forus har ved tidligere anledninger uttalt at handel og senterstruktur ikke skal være et tema i planen. Likevel er handel i høy grad omhandlet i planen. Når det gjelder spørsmålet om å åpne opp for mer handel på Forus vises det til at en må avvente pågående revisjon av Regionplan for Jæren. Når det gjelder spørsmål om å begrense eksisterende handel, tar IKDP Forus likevel stilling til handelsspørsmålet ved å fastlegge at det ikke tillates etablering av ny handel i planområdet. Med bestemmelse i pkt. 1.1 a. 4. om at temaet bestemmelser og retningslinjer for handelsformål skal gjelde iht. IKDP Forus sine bestemmelser, sier planen også helt klart at den har handel som et tema. Dersom Regionalplanen kommer fram til en annen konklusjon når det gjelder handel på Forus, må altså IKDP Forus revideres før nye bestemmelser kan iverksettes.

Grad av utnytting

Grad av utnytting innenfor kjerneområde Koppholen

Det stilles krav om svært høy tomteutnyttelse for de deler av HABI sine tomter som ligger innenfor kjerneområdet, med minimumskrav på 250 % BRA. Som sammenligningsgrunnlag viser tabellen under en oversikt over utnyttelse i noen reguleringsplaner for næringsområder og kombinerte bolig- og næringsområder i Hillevåg og Jåttåvågen. Ingen av områdene har utnyttelse som tilsvarer kravene for kjerneområdene i IKDP Forus, til tross for at samtlige av områdene ligger med nærhet til både Bussveien og hhv. Paradis og Jåttåvågen jernbanestasjon.

Reguleringsplan	%-BRA	Boligandel	Merknad
2499P Paradis Sør	212 %	54 %	
2486P Hillevågsveien 24	206 %	80 %	Inkluderer eksisterende bebyggelse i kvartalet (Hamnetunet) og nytt kontorbygg som foreløpig er tatt ut av planområdet. Administrasjonen i Stavanger kommune innstilte ikke til godkjenning av planen grunnet for høy utnyttelse.
2323P Jåttåvågen felt NB2 og NB3	226 %	0 %	Akerbygget
2462P Riggtoften, Jåttåvågen	202 %	0 %	«Parkportalen», foreløpig ikke utbygd
2225 NB4, T7, F4 og A5 Jåttåvågen	228 %	32,3 %	Troll, Seaview, Heidrunhagen, Gullfaks og Oseberg

Det er i utgangspunktet positivt at planen tillater høy utnyttelse innenfor kjerneområdene. Kravet må imidlertid ses i sammenheng med at Forus allerede er delvis utbygd, og at det for mange tomter ikke vil være aktuelt å rive eksisterende bebyggelse for å bygge nytt, men i stedet utnytte restareal på tomten. IKDP Forus oppfordrer også til denne type foretting.

Jfr. innlevert forslag til reguleringsplan for Tvedtkvartalet, ser HABI også for seg å utvide sin virksomhet ved å utnytte ubebygd areal i området, mens eksisterende bebyggelse beholdes. Selv med relativt høy ny bebyggelse (opp mot 7 etasjer) oppnås ikke en samlet utnyttelse for HABIs eiendommer i Fabrikkveien 3 og 5 på mer enn ca. 213 %. **Sett i sammenheng med at det ønskes en foretting hvor eksisterende bebyggelse skal utnyttes videre, bør det vurderes om minstekrav til utnytting innenfor kjerneområdene kan reduseres til 200 %.**

Grad av utnytting innenfor Bussveiens influensområde

Grad av utnytting for næringsbebyggelse innenfor Bussveiens influensområde er satt til 70 – 150 % BRA. For næringsarealer innenfor Bussveiens influensområde i øvrige deler av kommunene, er tillatt 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 bør tomteutnyttelse langs Bussveiens influensområde på Forus settes tilsvarende som for øvrige deler av kommunene.

Dispensasjonsbehandling

Forslag til IKDP Forus framstår som en plan med en rekke detaljerte krav og strenge rammer. Det fryktes derfor at planen vil tvinge fram behov for dispensasjoner i forbindelse med kommende reguleringsplaner og byggesaker.

Pkt. 1.2 b. og c. i bestemmelsene til IKDP Forus legger opp til et svært tungrodd plan- og byggesakssystem for tiltak som krever dispensasjon fra IKDP Forus. Disse bestemmelsene ville medført lengre og mindre fleksibel saksgang, og større ressursbruk hos kommunene. **Ut fra bestemmelsene i plan- og bygningsloven kapittel 9. Interkommunalt plansamarbeid, vurderes det dessuten at bestemmelsene pkt. 1.2. b. og 1.2. c. i IKDP Forus ikke er i tråd med lovgivers intensjoner, og derfor må tas ut av planen.**

I pkt. 1.2. b. står det at *I plansaker der en kommune vurderer avvik fra IKDP Forus, sendes planen på høring til de to andre kommunene. Avvik tillates dersom nabokommunene gir tilslutning gjennom uttalelse.* I realiteten har kommunene her gitt fra seg sitt mandat som planmyndighet ved å gi de to nabokommunene vetorett i plansaker innenfor planområdet for IKDP Forus. I byggesaker, som omtales i pkt. 1.2 c, har kommunene beholdt sitt mandat, og har fortsatt mulighet til å vedta byggesaker i strid med IKDP Forus selv om nabokommunene ikke er enige. Byggesaker i strid med IKDP Forus kreves likevel sendt til de to andre kommunene for uttalelse.

Hjemmel for bestemmelsen er ikke oppgitt, men det antas at bestemmelsen har bakgrunn i plan og bygningsloven § 9-6 som sier at

Partene i et interkommunalt plansamarbeid bør inngå avtale om gjennomføring av planer som er vedtatt på grunnlag av slikt samarbeid, når det er behov for samordning av bruk av virkemidler for gjennomføring.

Dersom en kommune eller regional planmyndighet ensidig ønsker å endre en plan etter kapittelet her¹, skal de øvrige deltakende og berørte parter få skriftlig varsel om dette før planarbeidet starter.

Bestemmelsen i plan- og bygningsloven legger altså opp til at kommunene skal samarbeide om gjennomføring av felles planer. Endring av planer skal skje på vanlig vis, med unntak av at kommuner som ensidig ønsker å endre en felles plan skal varsle de andre partene før arbeidet startes.

Reguleringsplaner og byggesaker som er i strid med felles overordnet plan, er ikke nevnt. Det er ingenting som tyder på at lovgiver her har tenkt seg at kommunene kan gi fra seg sin reguleringsmyndighet ved å gi nabokommunene vetorett. Det er heller ikke anledning til å velge prosedyre for endring av IKDP Forus som avviker fra de ordinære reglene for endring av kommuneplaner.

Rekkefølgetiltak

HABI er bekymret for om kostnadene med rekkefølgetiltakene i planforslaget er godt nok utredet. Det vises til Forus Utvikling AS sin høringsuttalelse til planen. Det er gjort grovkalkyler som viser at kostnadene med rekkefølgetiltakene vil kunne bli betydelige. I tillegg reduseres tilgjengelig utbyggingsareal i planområdet, og arealbruksformålet «forretning» utgår. I sum vil dette føre til verdinedgang for eiendommene i planområdet. Nye rekkefølgetiltak som legges inn i IKDP Forus vil ikke medføre en verdiøkning som kompensere for denne verdinedgangen. HABI støtter dermed Forus Utvikling sin vurdering av at rekkefølgetiltakene ikke kan belastes planområdet gjennom en områdemodell basert på Plan- og bygningslovens regler om utbyggingsavtaler.

Oppsummering

Gjennom denne høringsuttalelsen håper HABI å ha belyst hvordan planforslagets strenge rammer og krav og mangel på fleksibilitet vil være problematisk for utviklingen av Forus.

Av hensyn til næringslivets behov oppfordres det til større fokus på planens betydning for næringsdrivende på Forus. IKDP Forus må gjøre det attraktivt for næringsdrivende å videreutvikle sine virksomheter, slik at de kan bidra til fortsatt økonomisk vekst i regionen. Slik planen fremstår i høringsforslaget vil den virke hemmende på utviklingen av Forus til det regionalt og nasjonalt viktige næringsområdet som IKDP Forus ønsker.

HABI har følgende konkrete forslag til bearbeiding av planen før vedtak:

- Stenging av Forusbeen tas ut av planen. Tiltaket medfører at HABI og øvrige eiendommer i området avskjæres fra sitt nærmeste angrepspunkt til overordnet vegnett.
- 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.
- 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.
- Parkeringsnorm i planen må tilpasses reelt behov for nye parkeringsplasser på Forus, og Forus må ikke sammenlignes med sentrumsområder.
- Bestemmelsene som omhandler lokalisering og plassering av parkering må tydeliggjøres.
- Krav om samlokalisering av parkeringsanlegg må revurderes av praktiske hensyn til gjennomføring.
- 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.
- Tillatt mengde detaljhandel innenfor H2 må justeres slik at den samsvarer med dagens definisjoner.
- Det oppfordres til å avvende 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.

¹ Plan- og bygningsloven kapittel 9. Interkommunalt plansamarbeid

- Redusere minstekrav til utnyttelse for områdene innenfor kjerneområdet til 200 %.
- Øke tillatt utnyttelse i områdene langs Bussveien for å bygge opp om Bussveiens kundegrunnlag
- Bestemmelsene om at dispensasjoner skal sendes til nabokommunene må tas ut, da den ikke er i tråd med plan- og bygningsloven.
- Listen med rekkefølgetiltak må gjennomgå 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.

Med vennlig hilsen

Norconsult AS

Marita Skorpe

Marita Skorpe