

By- og samfunnsplanlegging  
Postboks 8001  
4068 Stavanger

Deres ref.:  
IKDP Forus

Vår ref.:  
5185946/brev\_Høringsuttalelse til IKDP Forus\_Sunde  
Estate

Dato:  
2018-09-14

## Høringsuttalelse til IKDP Forus

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

Sunde Estate AS (SE) er eier og utleier av Maskinveien nr. 2 og 4 som ligger delvis innenfor kjerneområde Koppholen, delfelt KJ2D og bestemmelsesområde H2 i IKDP Forus. Tomtene er i dag utleid til blant annet Jernia, Jysk og Fasadeprodukter, og inneholder også mindre kontorer og industri. Maskinveien nr. 2 og 4 er i IKDP vist som næringsbebyggelse. For SE er det viktig i fremtiden å ha mulighet for å tilpasse sine lokaler til både senter/forretning og kontor for å være så attraktive som mulig i utleiemarkedet. Ettersom SE leier ut forretningslokaler er det viktig at mengden tillatt detaljhandel justeres, slik at den er i tråd med dagens situasjon og definisjonene i gjeldende kommuneplan. Videre er det et tema for SE at vegsystem og parkering vurderes ytterligere i IKDP.

SE har sammen med Forus Næringspark og sine naboer Tvedt senteret AS og HABI as nylig levert et forslag til reguleringsplan for Tvedtkvartalet (plan 2579 P). Reguleringsplanen baserer seg på et grundig visjonsarbeid. Gjennom dette arbeidet har det blitt arbeidet med å fastlegge strategier for framtidig utvikling av Tvedtkvartalet som et sentralt sted på Forus, med et mangfold av tilbud og aktiviteter.

SE ser at IKDP Forus vil hindre gjennomføring av de planer og strategier som er lagt for å være en attraktiv utleier for disse tomtene. SE oppfatter 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 SE er mest bekymret for, og oppfordringen er at prosjektgruppen for IKDP Forus vil vurdere disse på nytt før endelig vedtak av planen.

### 1. 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 næringsseidommene i området vest for Svanholmen/Maskinveien blir dårligere ved stenging av Forusbeen. Tiltaket vil påvirke tomtenes attraktivitet for en del næringsvirksomhet, men dette er ikke vurdert i planarbeidet. Lagerveien er allerede forbeholdt kollektivtrafikk, og stengt for biltrafikk i dag. **Når IKDP Forus nå foreslår å stenge enda en viktig veg i området for biltrafikk vil framkommelighet og lesbarhet på vegnettet blir dårligere for både kunder/besøkende og næringstransport til eiendommene i området. SE mener derfor at Forusbeen må holdes åpen for trafikk, som i dag.**

Et av hovedmålene i trafikktredningen 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 områdene vest for Lagerveien fra sitt nærmeste angrepspunkt, som er avkjøring til E39 øst for Koppholen kjerneområde.

Et annet argument for å stenge Forusbeen for trafikk er at dette skal gjøre kjerneområdene mer attraktive. Det er ikke spesifisert hvem områdene skal bli mer attraktive for, men det antas at man her tenker på mennesker som oppholder seg i området. I den forbindelse må det påpekes at bredden på parkdraget som IKDP Forus legger opp til tvers gjennom kjerneområdet Koppholen, vanskelig kan fylles med aktivitet av mennesker som jobber på Forus. Det urbane rommet som det tilrettelegges for ved stenging av Forusbeen er ca. 600 meter langt, og inntil 60 meter bredt. Til sammenligning er Torget i Stavanger sentrum ca. 70 x 100 meter.

For næringsdrivende vil redusert tilgjengelighet til overordnet vegnett gjøre det mindre attraktivt å etablere seg i kjerneområdene. Dette gjelder spesielt for handel med større varer.

### 1.1 Tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange

SE er opptatt av at det skal være attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt til Forus. I plandokumentene for IKDP Forus vises det 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 kollektivtransport skal være et reelt reisemiddelvalg for store deler av Stavangerregionen, må Bussveien og Jærbanen suppleres med innfartsparkering på utvalgte steder. Kollektivtilgjengelighet sett i et større bilde må vurderes i det videre planarbeidet. Eksempelvis burde mulighetene for videreføring av Bussveien i retning Ullandhaug vært vurdert i planarbeidet. Slik Bussveien nå er planlagt blir Forus en blindvei og endestasjon, hvor passasjerene i stor grad reiser til om morgenen, og fra om ettermiddagen. Med videreføring av Bussveien i retning Ullandhaug vil Bussveien gjennom Forus kunne utnyttes for passasjerer i begge retninger hele dagen.

**En trasé for buss mellom Forus og Ullandhaug burde vært en selvfølge når det nå skal bygges nytt sykehus på Ullandhaug.** SE har tro på at en tett kobling mellom sykehuset, næringslivet på Forus og forskningsmiljøene rundt Universitetet i Stavanger vil kunne gi regionen store fordeler. En tett kobling mellom disse tre områdene vil også være gunstig med tanke på IKDP Forus' strategi om å utvikle kjerneområdet Koppholen til en innovasjonshub.

## 2. Parkering

### 2.1 Parkeringsnorm

I forslag til IKDP Forus er det satt en parkeringsnorm på maks 0,3 plass per 100 m<sup>2</sup> 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.

#### 2.1.1 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 planforslaget framstår gjelder dette kun fysisk utforming, og ikke den miksen av funksjoner som kjennetegner en bymessig bebyggelse.

### 2.1.2 Fastsetting av 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.**

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<sup>1</sup>. Se tabellen under.

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

### 2.2 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.

For det andre er det ikke tatt hensyn til at enkelte formål i planområdet har større behov for nærhet til parkering enn andre, nettopp ut fra sin virksomhet. Dette gjelder særlig for SE sine tomter som er utleier til forretninger som driver med salg av større varer. Kunder til disse butikkene har behov for tilkomst med bil og tilhenger. **SE vil påpeke at det ikke er realistisk at all handel skal foregå ved bruk av kollektivtransport, og at det derfor må tillates tilstrekkelig med parkering i nærheten av butikklokalene.** Samlokalisering av parkeringsanlegg vil gi større avstander, noe som er ugunstig for leietakerne til SE, og dersom tilgang til tilstrekkelig mengde parkering ikke opprettholdes, vil kundene forsvinne.

<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)

### 2.3 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.

### 2.4 Uklare bestemmelser for etablering av parkering

I bestemmelsenes punkt 11.1 b. står det at *Parkeringsanlegg er vist på plankartet og skal være offentlig tilgjengelige eller felles private anlegg*. Bestemmelsen kan leses slik at det kun er parkeringsanlegg vist på plankartet som kan opparbeides innenfor planområdet. I bestemmelsene punkt 2.1 f. (Fellesbestemmelser for kjerneområdene) står det imidlertid at *[...] Parkering skal etableres i separate bygg, felles for flere eiendommer*. I bestemmelsene punkt 2.1.2 b. (Særskilt om Koppholen bestemmelsesområde) står det videre at *Parkeringsplasser tillates ikke etablert i umiddelbar nærhet til grønnstruktur eller urban akse*. Det er ikke vist parkeringsanlegg innenfor kjerneområdene, og punkt 2.1 og 2.1.2 må da leses som at det kan etableres parkering utenom de anleggene som er vist på plankartet.

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*. Formuleringen 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.**

## 3. Formål

I forslag til IKDP Forus er SE sine tomter vist som næringsbebyggelse, som gjennom bestemmelsene er begrenset til å omfatte kontor og industri. Utenfor kjerneområdene tillates ikke rene kontorvirksomheter, og det er angitt en maksimum kontorandel per bygg på 70 % for områder som ligger innenfor Bussveiens influensområde. I bestemmelsene er det presisert at rene industrivirksomheter er et begrep som benyttes i planen om virksomheter som kun har areal til industri/lager. Lager må dermed forstås som tillatt. Dette er et eget formål etter plan- og bygningsloven, og burde være omtalt som det i planen.

Maskinveien 2 ligger innenfor kjerneområdet Koppholen, noe som gir rom for noen flere formål. Gjennom bestemmelser åpnes det opp for at bevertning og hotell kan etableres i første etasjer innenfor næringsformål

i kjerneområdene (pkt. 2.1 i.), og at det kan etableres kombinerte virksomheter som inneholder både kontor og verksted (pkt. 2.1. m.). Verksted er ikke et formål i SOSI-standard, og det er uklart hva som menes her. Når det gjelder etablering av bevertning og hotell innenfor næringsformål, må det forutsettes at hotell også kan etableres over første etasje. I bestemmelsene pkt. 5.3.1 b. står det dessuten at *I felt H2 tillates det i tillegg til næringsformål, inntil BRA 15.000 m<sup>2</sup> detaljhandelsareal totalt, i henhold til reguleringsplan 1767 i Stavanger kommune.* Handel er nærmere omtalt under.

### 3.1 Handel

I bestemmelsene pkt. 5.3.1 b. står det dessuten at *I felt H2 tillates det i tillegg til næringsformål, inntil BRA 15.000 m<sup>2</sup> detaljhandelsareal totalt, i henhold til reguleringsplan 1767 i Stavanger kommune.*

Bestemmelsen i plan 1767 lyder som følger: *Det tillates kun handel med tepper, møbler og hvitevarer. Innen felt A1, A2, A3, A4, A5 og A6 tillates detaljhandel, eksklusiv tepper, møbler og hvitevarer, med totalt inntil 15000 m<sup>2</sup> BRA salgsflate.*

Videre definerer plan 1767 salgsflate, detaljhandel på denne måten:

#### **Definisjon for salgsflate, detaljhandel:**

*Detaljhandel i bestemmelsene angår handel med varer som ikke omfattes av varegrupper som "møbler, tepper og hvitevarer" eller plasskrevende varer som "biler og motorkjøretøyer, båter og båtutstyr, landbruksmaskiner, trelast og byggevarer".*

*Salgsflate for detaljhandel i bestemmelsene omfatter alt effektivt salgsareal iht ovennevnte, hvor publikum har adgang. Fellesrom, personalrom, lager, kontorer og andre rom som ikke er direkte knyttet til salg skal ikke regnes som salgsflate. Før det tillates etablering av ny detaljhandel iht ovennevnte innenfor feltene A1-A6 i Stavanger og H3 i Sandnes, må eksisterende arealer med slik detaljhandel registreres og arealmessig stedfestes.*

I bestemmelsene til IKDP Forus pkt. 2.5 d. 2. er BRA detaljhandel definert slik: *Bruksareal (BRA) til detaljhandel defineres som summen av salgsareal, lagerlokale, spiserom/ kantine og kontorareal. Areal til parkering og varelevering regnes ikke med i BRA til detaljhandel.*

I plan 1767 omfatter begrepet detaljhandel ikke handel med varegrupper som møbler, tepper og hvitevarer, eller handel med plasskrevende varer som biler og motorkjøretøy, båter og båtutstyr, landbruksmaskiner, trelast og byggevarer. Videre omhandler bestemmelsen salgsflate for detaljhandel, hvor publikum har adgang, men ikke fellesrom, personalrom, lager, kontorer og andre rom som ikke er direkte knyttet til salg. I IKDP Forus viser til Regionalplan for Jæren for øvrige bestemmelser og retningslinjer for senterstruktur og handel. Regionalplanen har ingen definisjon på detaljhandel, men i gjeldende kommuneplan for Stavanger kommune er detaljhandel definert som handel til sluttbruker.

Bestemmelsen om etablering av detaljhandel innenfor felt H2 er ikke i henhold til reguleringsplan 1767, og medfører en sterk begrensning på mengden detaljhandelsareal som kan etableres innenfor bestemmelsesområde H2, etter kommuneplanens og IKDP Forus' definisjon på hhv. detaljhandel og BRA til detaljhandel. Det foreligger kartlegging og registrering av mengde detaljhandel innenfor bestemmelsesområde H2, iht. definisjonene i gjeldende kommuneplan. Disse registreringene viser at det i dag er etablert over 47.000 m<sup>2</sup> detaljhandel innenfor området.

#### **Mengden tillatt detaljhandel må justeres, slik at den er i tråd med dagens situasjon og definisjonene i gjeldende kommuneplan.**

##### *3.1.1 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. IKDP Forus fastlegger at det ikke tillates etablering av ny handel i planområdet, i tillegg har planen bestemmelser om detaljhandel i Tvedtkvartalet og

på eksisterende og ny IKEA-tomt. 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. 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.

## 4. Grad av utnytting

### 4.1 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.**

## 5. 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 skal likevel sendes 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 her<sup>2</sup>, skal de øvrige deltakende og berørte parter få skriftlig varsel om dette før planarbeidet starter.*

<sup>2</sup> Plan- og bygningsloven kapittel 9. Interkommunalt plansamarbeid

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.

## 6. Rekkefølgetiltak

SE 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 kompenserer for denne verdinedgangen. SE støtter dermed Forus Utvikling sin vurdering av at rekkefølgetiltakene ikke kan belastes planområdet gjennom en områdemodell basert på plan- og bygningslovens regler om utbyggingsavtaler.

## 7. Oppsummering

IKDP Forus begrunner mange av sine grep og restriksjoner i et bymessig grep, og sammenligner langt på veg Forus med sentrumsområder, uten å innlemme urbane funksjoner og boligbebyggelse i planen. Et uttalt målt er at handel skal styres til etablerte sentra, og IKDP Forus innfører derfor bestemmelser om at ny handel ikke skal etableres på Forus. De kvaliteter som trekker en spesiell type handelsbedrifter til Forus, er imidlertid ikke tilgjengelige i de etablerte sentraene (god biltilgjengelighet, butikklokaler med stort volum). SE er derfor bekymret for at restriksjonen på handelsetablering på Forus snarere vil medføre byspredning, enn styrking av de etablerte sentraene.

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.

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

- 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.
- 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.
- 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 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.
- Vurdere behovet for 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.
- 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.
- 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 av planen, da den ikke er i tråd med plan- og bygningsloven.
- 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.

Med vennlig hilsen

**Norconsult AS**

*Marita Skorpe*

Marita Skorpe