

By- og samfunnsplanlegging
Postboks 8001
4068 Stavanger

Deres ref.:
IKDP Forus

Vår ref.:
5185556/brev_Høringsuttalelse til IKDP Forus_Tvedt senteret

Dato:
2018-09-13

Høringsuttalelse til IKDP Forus

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

Tvedt senteret AS er en lokal virksomhet som startet i 1956 i Verksgaten i Stavanger. Under navnet Møbelmagasinet ble det første nybygget satt opp på Forus i 1978. Siden den gang er det i flere omganger bygget videre til det som i dag er Tvedtsenteret. Som en aktør i byen og regionen har Tvedtsenteret et mål om å fortsette å videreutvikle eiendommen til det beste for oss selv og regionen.

Tvedt senteret AS har sammen med Forus Næringspark og sine naboer HABI as og Sunde Estate 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.

Tvedt senteret AS ser at IKDP Forus vil hindre gjennomføring av de planer og strategier som er lagt for utvikling av Tvedtkvartalet. 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 Tvedt senteret AS 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 næringseiendommene i området vest for Svanholmen/Maskinveien blir dårligere ved stenging av Forusbeen. Tiltaket vil trolig påvirke tomtenes attraktivitet for en del næringsvirksomhet, men dette er ikke vurdert i planarbeidet.

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 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, ikke 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. Torget ligger midt i Stavanger sentrum, men får likevel stadig kritikk for at det er «stort og øde». Et fem ganger så stort parkdrag forbeholdt gående og syklende på Forus oppfattes å være fullstendig overdimensjonert. Tvedt senteret AS mener at det vil være fullt mulig å legge til rette for biltrafikk i området, med Forusbeen utformet som en bygate, og samtidig tilføre området urbane kvaliteter.

For næringsdrivende vil redusert tilgjengelighet til overordnet vegnett ikke gjøre det mer 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. Dette gjelder spesielt for handel, som Tvedtsenteret baserer store deler av sin virksomhet på.

Et siste argument for å endre trafikksystemet er at man ønsker å gjøre Forus mer attraktivt for gående og syklende. Hovedsykkelrute i kommuneplan for Stavanger kommune er vist langs Maskinveien. I forslag til IKDP Forus ledes en større andel av biltrafikken til denne traséen. Et alternativ til denne løsningen kan være å konsentrere både kollektivtrafikk og øvrig biltrafikk til Lagerveien, og dermed gjøre hovedsykkelrute i Maskinveien mer attraktiv for syklende.

Tvedt senteret AS vurderer at stenging av Forusbeen sterkt vil forringe vilkårene for å drive næring i dette området av Forus, og heller ikke tilfører området kvaliteter som ikke (bedre) kan sikres ved å utforme Forusbeen som bygate. **Tvedt senteret AS mener derfor at Forusbeen må holdes åpen for trafikk, slik som i dag.**

1.1 Trafikkløsninger i plankartet

Til slutt må det påpekes at plankartet og tilhørende temakart ikke tydelig viser hvordan framtidig trafikksystem er tenkt rundt Tvedtsenteret. I reguleringsplan for Tvedtkvartalet er adkomst til Tvedtsenterets bebyggelse vest for Lagerveien vist i forlengelse av Lagerveiens øst/vestgående arm nord for Tvedtsenteret. Det er uklart om denne adkomsten er tillatt ut fra plankartet i IKDP Forus, men det forutsettes at den må det, da det ellers ikke finnes biladkomst til dette feltet lenger.

I plankartet er interne veger 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. Bestemmelsen pkt. 6.1.4 d. sier at [...] *Adkomst til logistikkfunksjon skal ikke skje over gang- og sykkelvei eller grønnstruktur.* **Plankartets oppbygning, sammen med planens bestemmelser medfører at en lang rekke tomter ikke har adkomst for varelevering.**

2. Parkering

2.1 Parkeringsnorm

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;

2.1.1 Overdekning av parkeringsplasser

I parkeringsnotatet 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. I utregningene er det ikke tatt høyde for at det i bestemmelsen pkt. 1.10, stilles 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.

2.1.2 Tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange

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.

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 som ble utarbeidet i forbindelse med reguleringsplan for Tvedtkvartalet 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 bra.

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.

2.1.3 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.

2.1.4 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

parkeringsdekning¹. Se tabellen under. Kollektivsystemet i Oslo er langt bedre utbygd enn det som er tilfellet for Stavangerregionen, og en lav parkeringsnorm kan derfor enklere forsvares i Oslo enn på Forus.

	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 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.**

2.3 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

¹ I tabellen i parkeringsnotatet er det angitt at parkeringsdekning for handel/service i tett by i Bergen er på 0,15 plass per 100 m². Dette stemmer ikke, riktig tall er 1,5 plass per 100 m².

https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00313/Bestemmelser_og_ret_313369a.pdf

gang, men legger ikke opp til å styre at nabolomter 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 blant annet handelsvirksomhetene på Tvedtsenteret. Mange av butikkene som i dag driver her selger større varer som møbler, sportsutstyr, baby- og barneutstyr. Kunder til disse butikkene er avhengig av å komme til senteret med bil for å kunne frakte varer hjem. Dersom tilgang til tilstrekkelig mengde parkering ikke opprettholdes, vil kundene forsvinne, og butikkene flytte ut av Tvedtsenteret. Alternative lokaliseringer til Tvedtsenteret vil for slike virksomheter sannsynligvis være mindre sentrale steder i regionen, som for eksempel Ålgård eller Bryne, og ikke Stavanger, Sandnes eller Sola sentrum.

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.

2.4 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.

3. Formål

Innenfor Tvedtsenteret drives det i dag forretningsvirksomhet, treningscenter, tjenesteyting og bevertning. De ulike virksomhetene er lokalisert over hele Tvedtsenteret. I IKDP Forus er Tvedtsenteret delt i to, med en del innenfor kjerneområdet og en del utenfor kjerneområdet. Ingen av aktivitetene som i dag foregår i Tvedtsenteret tillates utenfor kjerneområdene.

I forslag til IKDP Forus er Tvedtsenteret 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.

Søndre del av Tvedtsenteret 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-standardene, 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 m2 detaljhandelsareal totalt, i henhold til reguleringsplan 1767 i Stavanger kommune.* Handel er nærmere omtalt under.

Formålene som tillates i Tvedtsenteret iht. forslag til IKDP Forus er svært snevre. Bebyggelsen på Tvedtsenteret er ikke tilpasset en bruk til kontor eller industri. IKDP Forus vil ikke ha tilbakevirkende kraft, dette bunner i legalitetsprinsippet² som innebærer at staten ikke kan gjøre inngrep i borgernes rettsstilling uten hjemmel i lov. Resultatet av dette er at det ikke vil være aktuelt å gjøre endringer på bebyggelsen som vil medføre at de nye bestemmelsene i IKDP Forus får virkning for Tvedtsenteret.

3.1 Handel

I bestemmelsene pkt. 5.3.1 b. står det at *I felt H2 tillates det i tillegg til næringsformål, inntil BRA 15.000 m2 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, eksklusive tepper, møbler og hvitevarer, med totalt inntil 15000 m2 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. 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 m² detaljhandel innenfor området.

² Et hvert inngrep i borgernes rettssfære krever hjemmel i lov.

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 og forholdet til overordnede planer

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.

3.1.2 Begrensning av handel utenfor etablerte sentra

Det går klart fram av forslag til IKDP Forus og andre overordnede planer at myndighetene ønsker å begrense mengden handel som etableres utenfor de etablerte bysentraene. I den forbindelse vil Tvedtsenteret stille spørsmål ved planavgrensningen for IKDP Forus, som er lagt like nord for Kvadrat kjøpesenter. Kvadrat vil altså ikke bli berørt, hverken av nye strenge handelsbestemmelser eller den ekstremt restriktive parkeringsnormen som IKDP Forus legger opp til.

4. Utviklingspotensiale og grad av utnytting

4.1 Tvedtsenterets utviklingspotensiale – utvidelse byggeområder og «Tvedtparken»

Nord for dagens bebyggelse på vestlig del av Tvedtsenteret er det i IKDP Forus lagt inn et nytt parkområde kalt «Tvedtparken». Det er i planbeskrivelsen pekt på at parkområdet inngår i viktig gjennomgående forbindelse for gående og syklende, og at parken kan bidra med stedsidentitet og være en møteplass og område for aktivitet.

Tvedtsenteret stiller spørsmål ved denne vurderingen. Parkdraget langs Foruskanalen vil inneha langt flere kvaliteter enn «Tvedtparken», med kanalen og funksjonsblandingen som tillates i kjerneområdene som viktige faktorer. Dagens bebyggelse i området henvender seg bort fra «Tvedtparken», og vil ikke være med på å skape liv her. Bebyggelsen rundt «Tvedtparken» vil dessuten ha færre besøkende og mangle publikumsrettet virksomhet med de formål som IKDP Forus tillater i området.

Området som er avsatt til «Tvedtparken» representerer Tvedtsenteret sitt største utviklingspotensiale. Dersom det skal skje en utvikling innenfor Tvedtsenterets eiendommer, vil den begynne i dette området. Alternativet ville vært å starte med å rive eksisterende bebyggelse andre steder på tomten, noe som ikke vurderes som aktuelt. Skal bebyggelse rives for å tilrettelegge for ny aktivitet, må det først bygges opp ny egenkapital. Deretter kan det være aktuelt å rive eller gjøre omfattende endringer på eksisterende bygg.

Innløsning og opparbeiding av «Tvedtparken» vil være svært kostbart, og Tvedtsenteret kan ikke se at kostnadene kan forsvares av et reelt behov.

Jfr. pkt. 1.1 i denne uttalelsen, må det også anlegges adkomst til vestlig del av Tvedtsenteret i det området som IKDP Forus har avsatt til «Tvedtparken».

Med IKDP Forus avgrensning av byggeområder ved Tvedtsenterets vestlige del, må dette området anses å allerede være fullt utbygd. Sør for eksisterende bebyggelse på delfelt KJ2-B er det vist et ca. 10 m bredt belte for næringsbebyggelse. På tilstøtende felt mot vest og øst strekker byggeområdene seg ca. 15 m lengre sør. **Det stilles spørsmål ved hvorfor byggeområdene på delfelt KJ2-B ikke er utvidet tilsvarende som for nabofeltene**, jfr. også forslag til reguleringsplan for Tvedtkvartalet, hvor samtlige byggeområder er utvidet like

langt mot sør. Dersom delfelt KJ2-B ikke utvides sørover og «Tvedtparken» innlemmes i byggeområdet, vil det ikke være aktuelt å bygge ut mer på denne tomten.

4.2 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 her³, 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

³ Plan- og bygningsloven kapittel 9. Interkommunalt plansamarbeid

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

Tvedt senteret AS 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. Tvedt senteret AS 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. Forholdet til overordnede planer

Det er allerede vist til omtale og behandling av handelsspørsmålet i IKDP Forus og Regionalplan for Jæren i pkt. 3.1.1 i denne uttalelsen. Prosjektgruppen for IKDP Forus har uttalt at handel ikke skal være et tema i planen, fordi senterstruktur og handelsbestemmelser skal fastsettes i regionalplanen. Likevel skal bestemmelser for handel følge IKDP Forus.

Tvedt senteret AS vil sterkt oppfordre til å avvente revisjon av Regionalplanen før vedtak av IKDP Forus. For Tvedt senteret AS er det viktig at eventuelle endringer i regionalplanens senterstruktur og bestemmelser knyttet til handel også skal gjelde for Forus, samtidig som de blir gjeldende for resten av regionen. Ved å avvente regionalplanen vil man også få muligheter til å se Forus i et regionalt perspektiv på andre områder, for eksempel med tanke på boligutvikling, lokalisering av tyngre industriområder, behov for nye kollektivakser eller ny vegstruktur.

8. Oppsummering

IKDP 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). Tvedt senteret AS 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.

Tvedt senteret AS har følgende konkrete forslag til bearbeiding av planen før vedtak:

- Stenging av Forusbeen tas ut av planen. Tiltaket vil sterkt forringe området attraktivitet for næringsdrivende, og tilfører ikke området kvaliteter som ikke kan sikres på andre måter.
- Konsentrere motorisert trafikk i Lagerveien for å bedre tilrettelegge for hovedsykkelrute i Maskinveien.
- 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.
- Formålene som tillates i planen må vurderes ut fra en gradvis utvikling av området. Det er lite trolig at eksisterende bebyggelse som ikke er egnet til nye formål vil rives for å legge til rette for ny bebyggelse i tråd med nye formål.
- Tillatt mengde detaljhandel innenfor H2 må justeres slik at den samsvarer med dagens definisjoner.
- IKDP Forus bør avvete Regionalplan for Jæren for avklaring av handelsspørsmål, og med tanke på øvrige problemstillinger knyttet til areal og transport i en regional kontekst.
- Parkformålet «Tvedtparken» gjøres om til næringsbebyggelse. Dette området representerer Tvedtsenterets utviklingspotensiale, og uten mulighet til først å bygge ut på dette området, vil det ikke være regningssvarende å utvikle øvrige deler av eiendommene heller. I dette området må det også legges til rette for adkomst til vestlig del av Tvedtsenteret.
- Byggeområdet for vestlig del av Tvedtsenteret utvides sørover, tilsvarende som for nabotomtene, jfr. forslag til reguleringsplan for Tvedtkvartalet.
- 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 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.

Tvedt senteret AS stiller gjerne til dialog når planen skal bearbeides etter høring, gjerne i samarbeid med de øvrige aktørene bak reguleringsplanen for Tvedtkvartalet.

Med vennlig hilsen

Norconsult AS

Marita Skorpe

Marita Skorpe