

IKDP Forus

Stavanger kommune

Postboks 8001

4068 STAVANGER

Elektronisk oversendelse til: postmottak.bos@stavanger.kommune.no

Oslo / Stavanger den, 14. september 2018

IKDP FORUS - HØRINGSUTTALELSE

Vi viser til invitasjon om å gi uttalelse til forslag til Interkommunal kommunedelplan for Forus. Av forslaget som er lagt frem til høring er planavgrensningen endret slik at Nortura sin eiendom ikke lenger omfattes av planen direkte, men vi finner det allikevel riktig å kommentere noen av hovedprinsippene i planforslaget.

Den politiske bestillingen ved oppstarten av planarbeidet satte som et mål om at «*Forus skal bli mer attraktiv for næringsutvikling, og videreutvikles som regionens viktigste næringsområde av nasjonal betydning.*»

Innledningsvis nevnes det at en samordnet planlegging av fremtidig bruk og utvikling av Forus i de tre kommunene Stavanger, Sandnes og Sola er svært positivt.

Dessverre er det slik at planforslaget i sin nåværende form vil legge alt for store begrensninger for den videre utviklingen av Forus, og gi den motsatte effekt av hva som er planens bestilling og intensjon. Bekymringene handler i hovedsak om at planforslaget vil innebære så sterke begrensninger og kostnadsøkninger at attraktiviteten for området vil svekkes dramatisk.

Det må gjøres betydelig endringsgrep i planen. Vi har derfor ikke kommentert direkte på bestemmelsesnivå, men holdt oss til noen av de viktigste hovedføringene i planforslaget. Disse er:

1. Flexibilitet
2. Utbyggingspotensialet
3. Rekkefølgekrav
4. Parkeringsnorm
5. Varehandel

Nortura SA

Postboks 360 Økern
N-0513 Oslo
Lørenveien 37
Tel.: 03070

Forbrukertelefoner:
Gilde: 800 33 390
Prior: 800 48 130
www.nortura.no
firmapost@nortura.no

Bank: DNB NOR Bank ASA
Bank Norge: 8380 08 08882
IBAN: NO41 8380 08 08882"
SWIFT/BIC: DNBANOKKXXX
Org.nr.: NO-938 752 648 MVA

Bank EURO: 5002 0447 386
IBAN:NO49 5002 0447 386
SWIFT/BIC:DNBANOKKXXX

I det etterfølgende har vi kort oppsummert de uheldige konsekvenser de enkelte reguleringene vil medføre.

1.0 Flexibilitet

Vi er innforstått med at det er vanskelig å utarbeide et planforslag som skal ta opp i seg tilstrekkelig fleksibilitet og kapasitet for fremtidige innovasjoner og løsninger som vi ikke har svaret på i dag. Det som er sikkert er at verden er i stor endring innenfor flere sektorer. Disse vil påvirke hvordan vi i fremtiden vil leve våre liv. De sektorene vi i første rekke ser i endring er; mobilitetsløsninger, måten vi handler på, arbeidsplassløsninger i tillegg til energiløsninger. For mange restriktive reguleringer og avhengigheter slik det legges opp til, vil være feil vei å gå for en plan som bør være fleksibel. Det nevnes som et eksempel, at kontorformål innenfor influensområdet til Bussveien skal ha en begrensning ved at 30% av kontorbygget skal være industri. Dette vil i praksis ikke la seg gjennomføre siden behovene er vidt forskjellig.

Det er viktig at planen for Forus ikke legger for mange begrensninger for fremtidige etableringer, men viderefører en stor grad av fleksibilitet.

2.0 Utbyggingspotensiale

Hvis vi har forstått planen riktig, vil utbyggingskapasiteten bli redusert. Vi antar at en slik begrensning ikke har vært hensikten og vi ber om at kapasitetsberegningen ettergås. Vi ser også at planens hensynssoner (areal avsatt for grøntområder og parker) vil fjerne utbyggingskapasitet fra flere eiendommer. Ett av Forus sine konkurransefortrinn er at området har hatt stor utbyggingskapasitet. Dette fortrinnet må ikke «bygges» ned.

3.0 Rekkefølgekrav

Næringsområdet på Forus har god teknisk infrastruktur slik at området i dag fungerer på en tilfredsstillende måte. Vi tror det er stor enighet om, at det å bevege seg på deler av Forus, er vanskelig for myke trafikanter. Planens blågrønne tiltak er ment å løse disse utfordringene, noe som i seg selv er positivt. Dog er nivået og ambisjonene i planforslaget kommet helt ut av proporsjoner ved at løsningene det legges opp til er svært kostbare å gjennomføre, og på et nivå som ligger langt over hva man kan pålegge en utbygger igjennom rekkefølgekrav.

Å fremme urealistiske løsninger kunne vært unngått om det i planforslaget var gjort vurderinger av hvilke økonomiske konsekvenser de foreslåtte blågrønne rekkefølgekravene ville medføre. Forus Næringspark har i denne forbindelse engasjert Cowi og Multiconsult for å gjøre analyser av hva de foreslåtte rekkefølgekravene for blågrønn struktur vil kunne beløpe seg til. Svaret er at kravene vil koste mer enn NOK 2 mrd. Da er ikke kostnader til grunnavstøelse tatt med. Noe av bakgrunnen for at kostnadene ved de blågrønne tiltakene

vil være enorme, er at disse tiltakene vil kreve store omlegginger av dagens tekniske infrastruktur, i tillegg til at dårlige grunnforhold (kvikkleire) gjør at alle tiltak vil være svært krevende å gjennomføre.

Det er på sin plass å minne om at rekkefølgebestemmelsene ikke er ment å være et redskap til finansiering av infrastruktur. Myndigheter har likevel erkjent at rekkefølgetiltakene må finansieres og at hele eller deler av kostnaden kan belastes grunneiere og utbyggere i et planområde igjennom 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 med kostnader til 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 eller gjennomføring av rekkefølgetiltak).

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. Den foreslåtte infrastrukturen må i så fall bekostes av kommunene.

4.0 Parkeringsnorm

I dag er som kjent bilen det mest brukte transportmidlet til og fra Forus. Historisk er dette et resultat av spredt bosettingsmønster og dårlig kollektivtilbud. Dette er i endring og vil på sikt bli vesentlig bedre enn hva tilfelle er i dag. Nye mobilitetsløsninger vil også i fremtiden kunne bidra positivt til at flere vil velge kollektiv, sykkel og gange. Dog er det slik at en del av disse løsningene ligger frem i tid og ikke er på plass nå.

Den foreslåtte parkeringsnormen på maks 0,3 plass per 100 m² BRA for alle næringskategorier er en kraftig reduksjon av dagens parkeringsnorm. En slik massiv innstramming før et tilstrekkelig dekkende kollektivtilbud er på plass vil legge svært store begrensninger på utviklingen på Forus-området. De foreslåtte parkeringsbestemmelsene må endres til et nivå som tilsvarende næringsområder i andre storbyområder (ca. 1,5 plasser per 100 kvm). Videre må nye parkeringsbegrensninger innføres i takt med bedring av kollektivtilbudet.

Som nevnt over bør planen inneha en stor grad av fleksibilitet slik at om parkeringsbehovet i fremtiden reduseres, vil parkeringsarealer kunne konverteres til andre formål og byggeområder.

5.0 Varehandel

Varehandelen er i rask endring, med nye teknologiske og konseptuelle løsninger som vil kreve nye fleksible og gode rammevilkår for å møte de fremtidige behovene.

Det er i dag lov til å drive varehandel med plasskrevende varer på enkelte områder på Forus. Utover dette er det svært begrenset hva som tillates. Det er svært betenkelig, at ny plan for Forus ikke tilrettelegger for å møte de behov for service og tjenesteyting som varehandelen representerer i et området med ca. 40.000 arbeidsplasser. I tillegg til god utbyggingskapasitet er det nettopp Forus sin geografiske plassering i regionen vært en av suksessfaktorene for næringsområdet. De samme prinsippene gjelder for varehandelen og. Når planen legger til grunn at Forus skal ha en bymessig struktur, er det svært underlig at tilbudene ikke skal være tilstede. En slik sterk begrensning i varehandelen vil øke behovet for mobilitet og underbygger ikke målsetning om å begrense reisevirksomheten for arbeidstakere og bosatte i området. De må ytterligere forflytte seg for å gjøre nødvendige innkjøp. Slik sett er denne begrensningen i motstrid med 0-vekstmålet som kommunene har forpliktet seg til.

Regionalplanen for Jæren (RPJ) er overordnet plan og legger føringer for underliggende planer, også IKDP Forus. Regjeringen besluttet i sommer å oppheve den nasjonale kjøpesenterstoppen. En slik statlig føring tilsier at det kan bli betydelige endringer i handelsbestemmelse i RPJ. Vi mener at det vil være formålstjenlig at disse planene synkroniseres slik at IKDP «settes på vent» inntil en har en avklaring om varehandel i RPJ.

Oppsummering

Vi mener planforslaget i sin nåværende form har alt for restriktive bestemmelser for utnyttelse og handel, videre er ambisjonsnivå for blågrønnstruktur alt for høyt og kostbart, og kan ikke finansieres igjennom rekkefølgekrav. All erfaring tilsier at krav som pålegges nye og eksisterende aktører må ha et rimelighetsprinsipp ved seg, ellers finner de andre lokasjoner for å plassere sine virksomheter på. Da oppnås den motsatte effekten av hva alle ønsker, kapitalen og arbeidsplasser forsvinner og Forus forblir ikke det attraktive næringsområdet slik intensjonen er.

Vi ber om at videre arbeid med IKDP Forus stilles i bero i påvente av en konkret gjennomføringsstrategi, grundige kostnadsberegninger og ferdigbehandling av den strategiske delen av Regionalplan Jæren, kun på den måten vil en lykkes med å lage en plan som møter det fremtidige behov og ambisjoner.

Med vennlig hilsen
Mads Unneberg (sign)
Nortura SA
Eiendomssjef