

Miljøverndepartementet
Avdeling for regional planlegging
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Deres ref:
200800143-/PV

Vår ref:
MD RPB Kjøpesentre

Dato:
Oslo, 11. april 2008

RIKSPOLITISK BESTEMMELSE OM KJØPESENTRER UTTALELSE TIL HØRINGSFORSLAG AV 18.01.2008

Vi viser til utsendt høringsforslag og tillater oss å komme med en uttalelse.

Formålet

Formålet med bestemmelsen, slik det formuleres i §1, er tredelt:

Formål: å tilrettelegge for en sterkere *regional samordning* av politikken for etablering og utvidelse av større kjøpesentre.

Hensikt: å styrke eksisterende by- og tettstedssentre, bidra til *miljøvennlig transportvalg* og *unngå byspredning*.

Langsiktig mål: å oppnå en mer *bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling* og begrense *klimautslippene*.

Hensikt og langsiktig omtaler de samme forholdene. Tematisk kan de deles i byutvikling og transport:

- styrke eksisterende bysentre / hindre byspredning, bærekraftig by- og tettstedsutvikling
- miljøvennlig transport / redusere klimautslipp.

På et generelt grunnlag er det lett å støtte formålet, spesielt når det gjelder regional samordning og reduksjon av utslipp. Vi har valgt å avgi vår merknad til de tre temaene.

Regional samordning

De store handelsaktørene er i betydelig utstrekning regionale aktører snarere enn lokale. Forholdet til den enkelte by og kommune er derfor ofte mer tilfeldig enn til den regionen som handelselementet har som nedslagsfelt. Det er derfor med interesse vi registrerer den grunnleggende endringen som ligger i departementets ansvarliggjøring av fylkesnivået i planlegginga. Det er etter vår mening en viktig og bra reform, for det er på dette nivået problemstillingene bør håndteres.

Vi har storbyssystem på regionalt nivå, enten det gjelder de største byene våre eller regionale båndbysystem og andre agglomerasjonsformer. I en regional sammenheng er begrepene senter og sentralt noe annet enn en kvalitet ved hvert enkelt tettsted. For de store regionale aktørene handler sentralitet om å optimalisere det regionale nedslagsfeltet når det gjelder tilgjengelighet, både for kunder og for varetransport.

Når det gjelder regional samordning av etablering av varehus og kjøpesentre bør en tilstrebe samling i regionale handelssentre. Slik bestemmelsen er utformet (jfr §3), kan en virkning bli en uheldig spredning av for eksempel faghandelsheter på maks 3000 m² langs hovedveinettet. Utslippene kan reduseres ved samling i regionale handelspunkt framfor spredning, også om spredningen skjer i etablerte byer og tettsted. Krav om kollektivbetjening, hjemsendingsordninger for varer etc. kan stilles, men kan bli effektivt gjennomført bare ved regionale handelspunkt.

Styrke eksisterende by- og tettstedssentra, oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling, unngå byspredning

Vi ser positivt på regional samordning når hensikten er å begrense klimagassutslippene, men advarer mot en for enkel definisjon av bybegrepet. Den samtidige byen er vesentlig mer kompleks enn bare en samling av de etablerte by- og tettstedssentrene. På regionalt nivå må vi erkjenne at byutvikling i sterk grad foregår i storbyens ekspansjonssoner og i båndbyenes felles vekstsoner, og at også denne byutviklingen handler om sentralitet.

Eksemplet IKEA, som bygger store møbelvarehus, i denne sammenhengen sett som kjøpesenter, er interessant. I konsekvensutredningen for IKEA Trondheim på Leangen ga Miljøverndepartementet IKEA medhold i at det ikke var bra å få møbelvarehuset inn i sentrum. IKEA sine møbelvarehus er meget store. Det er ikke gitt at det er en fordel å få megavarehusene inn i sentrum av storbyene eller i mindre byer og tettsted. De regionale trafikkstrømmene til IKEA kan ha en potensiell ødeleggende virkning på sentrum. Miljøvennlig transportvalg må ses regionalt om det skal ha mening. Når kundene finnes i meget store regionale omland, vil sentral plassering ha som konsekvens en betydelig privatbilbelastning på et mer eller mindre tilfeldig bysentrum.

Når en skal vurdere de store regionale handelsaktørene, må en ta hensyn til størrelsen. Fotavtrykket er på 10 - 25 000m², og høydene tilsvarer det som i andre sammenhenger regnes som kontor- og boligblokkskala. Selv ikke de største norske byene har kvartaler i denne størrelsen, og strukturer som nedlagte industrifelt blir gjerne avsett til andre byutviklingsformål enn storhandel.

Vel kan en si at et bysentrum kan absorbere handelen når den spres utover, men det er ikke et alternativ for et spesialvarehus som for eksempel IKEA. Alternativet er ikke at disse etablerer seg i sentrum, men at de ikke etablerer seg i regionen, med påfølgende tap av arbeidsplasser, handelslekkasje til andre regioner, og økt transportarbeid/utslipp.

Bidra til miljøvennlig transportvalg og begrense klimautslipp

På den annen side er IKEA mange steder en meget viktig arbeidsplass, og kan bidra til å stoppe handelslekkasje. I forbindelse med etableringen av IKEA i Vestfold viser handelsanalysen at en etablering i regionen vil minske handelslekkasjen til Osloregionen (25% av kundene på IKEA Slepender kommer fra Vestfold/Telemark) og gi mindre transportarbeid totalt. Folk viser seg å reise over store avstander for å oppsøke de store varehusene og kjøpesentrene. Regional lokalisering, sentralt og samlet langs hovedtransportårer med mulighet for god kollektivdekning, kan bidra til å hindre betydelig transportarbeid for arbeid og handel utenfor regionen.

Et større regionalt handelselement, sentralt plassert i regionen, kan gi grunnlag for god kollektivtransport. Det gir også grunnlag for god koordinering av varetransport i forhold til nasjonale og internasjonale leveranser per bane og over havn, slik at samlet transport optimaliseres.

Lokalisering sett i lys av byutvikling og miljø blir et spørsmål om riktig virksomhet på rett sted.

Med vennlig hilsen,



Øystein Grønning
arkitekt MNAL, daglig leder
telefon: 9286 6921
epost: oystein@migrant.no



Ingunn Kvernstuen
arkitekt MNAL, partner
telefon: 9303 4930
e-post: ingunn@migrant.no