



Sentrumsgården Postboks 77, 1921 Sørumsand,  
Tlf. 63 82 73 14, mobil 906 11 108, e-post: [post@sorumforum.no](mailto:post@sorumforum.no)

Akershus fylkeskommune  
Postboks 1200 Sentrum

0107 Oslo

Sendes på epost til: [post@afk.no](mailto:post@afk.no)

Sørumsand, 16. mars 2018

## **Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus – Høring saksnummer 2013/10286**

### **Innledning**

Sørum Næringsforum ønsker å komme med noen synspunkter på "Forslaget til regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus".

Siden planen ble utarbeidet, har Stortinget vedtatt sammenslåing av fylker og kommuner. Vi synes ikke konsekvensene av dette er tilstrekkelig behandlet. Utviklingen av tettstedene og handelstilbudene i eksempelvis Sørum og Fet vil påvirkes bl.a. av flytting av både kommuneadministrasjon og enkelte tjenestetilbud til befolkningen. Dette er ikke vurdert godt nok. Det er viktig at offentlig service til innbyggerne også kan bidra til utvikling av et godt handelstilbud.

Sett fra vår side er det naturlig å ta utgangspunkt i at på Romerike generelt og i Sørum kommune spesielt, er omsetningen i handelen fordelt på kjøpesentre, kommunesentre, grendesentre, nærbutikker, netthandel og sverigehandel.

Romerike har to kjøpesentre av en viss størrelse, Strømmen og Jessheim. Disse blir mer og mer opplevelsessentre med butikker, restauranter, kinoer m.m. Samtidig er det klare trender fra bl.a. USA at store kjøpesentre ikke er like populære som før. Dette bør man også ha i tankene når det skal tilrettelegges for utvikling av kommunesentre.

Råholt, Nannestad, Ask, Kløfta, Årnes, Kløfta, Fetsund, Sørumsand og Bjørkelangen er eksempler på kommunesentre. Grendesentrene er sentre med litt mer enn bare dagligvarer, eksempelvis Aulisenteret, Skedsmosenteret, Aursmoen og Vormsund. De hører også med.

De såkalte «nærbutikker» favner resten med dagligvarebutikker i tettsteder og frittliggende.

Sverigehandelen øker kraftig og innen all handel er omsetningen nå opp mot 17 mrd. kroner.

Netthandel med dagligvarer tar små steg med økende andel av dagligvaremarkedet, mens handelsmarkedet utenom dagligvare som eksempelvis elektronikk, øker mye.

Netthandel fra utlandet øker kraftig grunnet blant annet avgiftsfritt opp til 350 kroner, samt økende avgifter («sukkeravgifter») i Norge.

Det forannevnte er viktige forhold som må tas med når det skal utarbeides en plan for handel, service og senterstruktur for Romerike i Akershus.

### **Transportvalg.**

Sett fra et kundeperspektiv er bil klart foretrukket som transportmiddel ved kjøp av volumvarer (dagligvarer). Dersom en ikke har muligheten for å kjøre bil, er nok buss som bringer passasjerene nesten helt hjem, den mest foretrukne. Tog er mye mer omstendelig.

Dårlige parkeringsmuligheter for kunder vil føre til at handelsmønstret legges om. Dersom man ønsker å redusere bilkjøring, er det viktig å beholde nærbutikken slik at avstanden fra butikk og hjem blir kortest mulig. Erfaringsmessig viser det seg at kunder ikke orker å bære varer over en distanse på 200-300 m.

Det kan være lettere å få kunder til å ta kollektive transportmiddel når det skal handles i kjøpesentrene. Hit reiser kundene oftere for å kjøpe «lettere» varer som klær og sko. Da det nå er kjedebutikker overalt, med veldig likt prisnivå, frakter ikke kunder disse varene lenger en høyst nødvendig.

Håndverksbedrifter som trelast, elektriker, rørlegger etc. blir bare oppsøkt med bil, dersom disse bransjene ikke har rene «markedsføringsbutikker» i store sentra, hvor hensikten er å vise frem varer.

Tar en hensyn til miljøet, tidsbruk og forbrukers ønske er det liten tvil om at kundene ønsker å handle mest mulig av det daglige behovet i nærheten av der de bor. Også folkehelsen og folks behov for å komme ut i naturen og få frisk luft, tilsier at en også bør prioritere best mulig handelstilbud der folk bor.

### **Lokalisering av forretningene**

I små, mellomstore eller større handelssentre må det tilstrebes å beholde servicehandelen mest mulig i sentrum. Det er viktig at det i sentrumsplaner lages kortsiktige og langsiktige planer for salgslokaler som er tilgjengelig med bil. Alternativet blir at det bygges, i alle fall dagligvarebutikker i utkant av sentrene, og da forsvinner volumet på handel ut av sentrene. Det vil være svært ødeleggende på sikt for alle butikker plassert i sentrum. Volumvarer (håndverksbedrifter), derimot bør plasseres i utkant av sentrum.

### **Fylkesutvalgets vedtak**

SNF deler Fylkesutvalgets oppfatning som fremkommer i vedtaket fra 13. november 2017 om at planforslaget kan være for begrensende og detaljert og støtter derfor det som fremkommer i vedtaket.

En konsekvens av at plasskrevende varegrupper *”lokaliseres til sentrumssonen, til sentrumsområdenes randsoner eller til egne områder som er avsatt til dette formålet i kommuneplanen”* er at forretningene som tilbyr disse varegruppene gis anledning til å anlegge kundeparkering på gategrunn.

## **Mål for planen**

SNF registrerer at noe av målet med planen er *"å styrke handels- og servicetilbudet i sentrum av byer og tettsteder, for derigjennom å styrke by- og tettstedsentrene og legge til rette for miljøvennlige transportvalg"*.

Dette synes fornuftig, men etter vår mening, innebærer det også en risiko for at befolkningen i mange små lokalsamfunn vil miste et handelstilbud og at de derved vil bli mer bilavhengige for å få tak i varer som trengs i det daglige. Vi savner derfor en målformulering om hva som kan gjøres for å opprettholde bosettingsmønster og etablering av arbeidsplasser utover i hele fylket.

## **Nasjonale føringer**

SNF registrerer at *«det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud kan lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter"*.

For ofte blir ordet *"kollektivknutepunkter"* det samme som jernbanestasjoner. Etter vår mening er det feil. I store deler av Akershus er buss det viktigste kollektivtilbudet befolkningen har. Verken tog eller buss er førstevalget som befordringsmiddel når man skal handle. Derfor blir det feil bare å tilpasse planlagt senterstruktur til kollektivknutepunkter.

## **Innkjøp i nærområdene**

SNF mener det er svært viktig å ha en strategi for handel og service som bidrar til *"at en størst mulig andel av befolkningen kan utføre sine innkjøp i eget nærområde, og dermed redusere behovet for lange innkjøpsreiser"*.

Derfor er det viktig med hensiktsmessig lokalisering. Vi registrerer at hovedregelen i tidligere fylkesdelplan om at detaljhandel skal lokaliseres innenfor sentrumsområdene, skal videreføres.

Personbil er foretrukket befordringsmiddel og kan være nødvendig når det skal handles. Selv om det politisk er ønskelig å konsentrere handel til sentrum, er det for de som driver handel, nødvendig å etablere seg der det er kundegrunnlag og der kundene mener forretningen er lett tilgjengelig. Lokaliseringsbestemmelser må også vektlegge dette.

## **Parkering**

Sørums Næringsforum er glad for at fylkesutvalget tar utgangspunkt i at kommunene i Akershus er forskjellige. Det er viktig *"at kommunene får utarbeide sine egne normer slik fylkeskommunen nylig har anmodet om"*. Vi mener det også er viktig at kommunene oppmuntres til å ha parkeringsforhold som både er attraktive og tilstrekkelige slik at man unngår kjøring til store kjøpesentre. De store kjøpesentrene har etter vår mening fått legge til rette for gode parkeringsforhold på bekostning av forholdene i småsentraene.

Sentrene må være attraktive for både tettstedet og omlandet rundt. SNF er enig i at kommunene må *"ivareta to ulike mobilitetsutfordringer:*

- *Et parkeringstilbud i byen/tettstedet som er attraktivt nok til å konkurrere med frittstående kjøpesentra.*

- *Et parkeringstilbud som er tilpasset/underordnet bylivet, med gode løsninger for gående og syklende, og minimal bruk av arealer på overflaten til parkering.*

Etter vår mening har både regionale og lokale myndigheter lagt for lite vekt på første kulepunkt. Begrensning og til dels fjerning av overflateparkering svekker lokal handel og service. Dersom lokal handel og servicevirksomhet skal være attraktivt og ha en positiv utvikling, må parkeringssystemet være lett tilgjengelig og rimelig. I praksis betyr det som oftest overflateparkering og gratis innenfor en ramme på for eksempel 3 timer.

Parkeringsmulighetene må tilrettelegges ut fra den enkelte virksomhet som skal være der. Eksempelvis trenger et bilverksted som en servicebedrift flere parkeringsplasser enn et rent utsalg av varer. Ethvert tettsted har behov for næringsområder hvor det kan etableres både utsalg av kapitalvarer og servicebedrifter som for eksempel bilverksted. Den foreslåtte parkeringsnorm på 0,7 per 100 kvm er for restriktiv og gir ikke mulighet for den fleksibilitet som er nødvendig for å ivareta de ulike bedriftshensyn.

SNF vil understreke betydningen av at *"Prioriterte byer og tettsteder i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus skal kunne utvikle et parkeringstilbud som er attraktivt nok til å konkurrere med etablerte eksterne handelssentra"*. Når parkeringstilbudet skal utvikles, mener vi det er helt avgjørende at de forretningsdrivende blir hørt og deres synspunkter blir vektlagt. De retningslinjer som det legges opp til, må være så fleksible at lokale forhold kan hensyntas.

Etter vår mening er dette ikke til hinder for å etablere gode vilkår for gående og syklende. Også ansatte som må bruke egen bil for å komme på arbeid i tide fordi de ikke har et egnet kollektivtilbud, må hensyntas.

#### **Kommentarer til kapitel 4**

SNF er enig i en *"arealstrategi som også angir at lokalisering av alle typer arbeidsplasser, handel og tjenester bør skje etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted"*, forutsatt at dette ivaretar behovet for å opprettholde de ulike små tettstedene rundt om i fylket. Det er viktig at *"Alle kommunene skal kunne legge til rette for næringsutvikling med utgangspunkt i sine fortrinn."*

Når det spesifiseres at varehandelen skal bygge opp under byenes og tettstedenes sentre, oppmuntres ikke kommunene til å ta utgangspunkt i sine fortrinn. Det er derfor viktig å påpeke at *"Hensiktsmessig lokalisering av varehandelstilbudet kan bidra til at en størst mulig andel av befolkningen kan utføre sine innkjøp i eget nærområde, og dermed redusere behovet for lange handelsreiser ... For områder utenfor prioriterte vekstområder bør omfanget av handelstilbudet tilpasses lokale forhold, og ikke baseres på et regionalt eller delregionalt kundegrunnlag."*

Det er riktig at *"Varehandel og andre relaterte servicetilbud er en viktig driver for å skape levende og attraktive byer og tettsteder"*. Men ikke bare det. Handel og servicetilbud er minst like viktige for å opprettholde levende bygder og lokale arbeidsplasser.

Når det sies at lokalisering av arbeidsplassintensive virksomheter skal legges nærmest mulige kollektivknutepunkt, er det viktig at kollektivknutepunktene også har tilstrekkelig med parkeringsplasser. Det må legges bedre til rette for pendlerparkering både ved jernbanestasjoner og bussholdeplasser/bussterminaler. Hvis ikke vil biltrafikken ikke reduseres så mye som den kan.

## **Krav til handelsanalyser**

SNF støtter at det settes spesifikke krav til handelsanalyser. Det bør vurderes om konsekvenser for ikke bare sentrumsområdet, men også omliggende områder, skal tas med.

Vi mener 1000 kvm er for lite og foreslår at grensen for å kreve handelsanalyse settes til 2000 kvm.

### **5.1 Regional planbestemmelse om lokalisering av handelsvirksomheter i sentrumsområder**

SNF er enig i at det normalt ikke skal tillates nyetablering eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet utenfor de områder som er avsatt til sentrumsformål. Det kan imidlertid være tilfeller der en eksisterende virksomhet som har vært etablert utenfor det som er avsatt til sentrumsforhold, kan ha behov for endringer eller utvidelser da kundegrunnlaget endres. Etter vår mening må dette tillates.

Når det legges opp til at samlokaliserte nærbutikker og nærservice (nærsentre) kun skal dekke et avgrenset, lokalt behov, er det viktig at behovet som kundegrunnlaget for virksomheten mener å ha, blir respektert.

#### **5.2.1 Definisjon av senterstruktur**

Vi registrerer at Sørumsand kan utvikles til å bli et senter for et større omland, og at det derfor ikke legges begrensninger på omfang av etableringer og utvidelser av eksisterende virksomheter. Etter vår mening er det også viktig at steder som utpekes til å innta en slik rolle, også må kunne sikres nødvendige arealer til næringsutvikling.

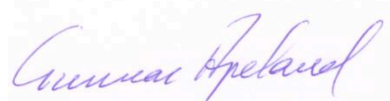
### **Avslutning**

SNF mener forholdene i Akershus ligger godt til rette for at arbeidsplassene innen handel og servicenæringene vil vokse i årene fremover. Etter vår mening er det viktig at det som allerede er en betydelig og viktig næring, gis anledning til ytterligere utvikling, - ikke bare i de utpekte byer og tettsteder, men der det er eller kan bli et lokalt kundegrunnlag. Mulighetene som også finnes ved å etablere lokale distribusjons- og/eller utleveringssteder for e-handelsvirksomhet, kan også bidra til å skape lokale arbeidsplasser og derved redusere behovet for pendling og arbeidsreiser. Akershus er langt mer enn byer og tettsteder. At disse utvikles, er naturlig, men det er også viktig at både fylkets og kommunenes planlegging legger til rette for å skape gode og trivelige forhold i de mange mindre lokalsamfunn og bygder. Et godt tilgjengelig handels- og servicetilbud bidrar til dette og vil sikre eksisterende og nye arbeidsplasser i alle deler av fylket.

Det er et faktum at svenskehandelen representerer en stadig større utfordring. Fordi det er vanskelig å gjøre noe med prisforskjellene, må andre forhold tillegges større vekt for å begrense den. Den planen som nå skal utarbeides, bør derfor også omhandle strategier som kan bidra til at våre egne tettsteder foretrekkes.

Vennlig hilsen

**Sørums Næringsforum**



Gunnar Apeland

Daglig leder