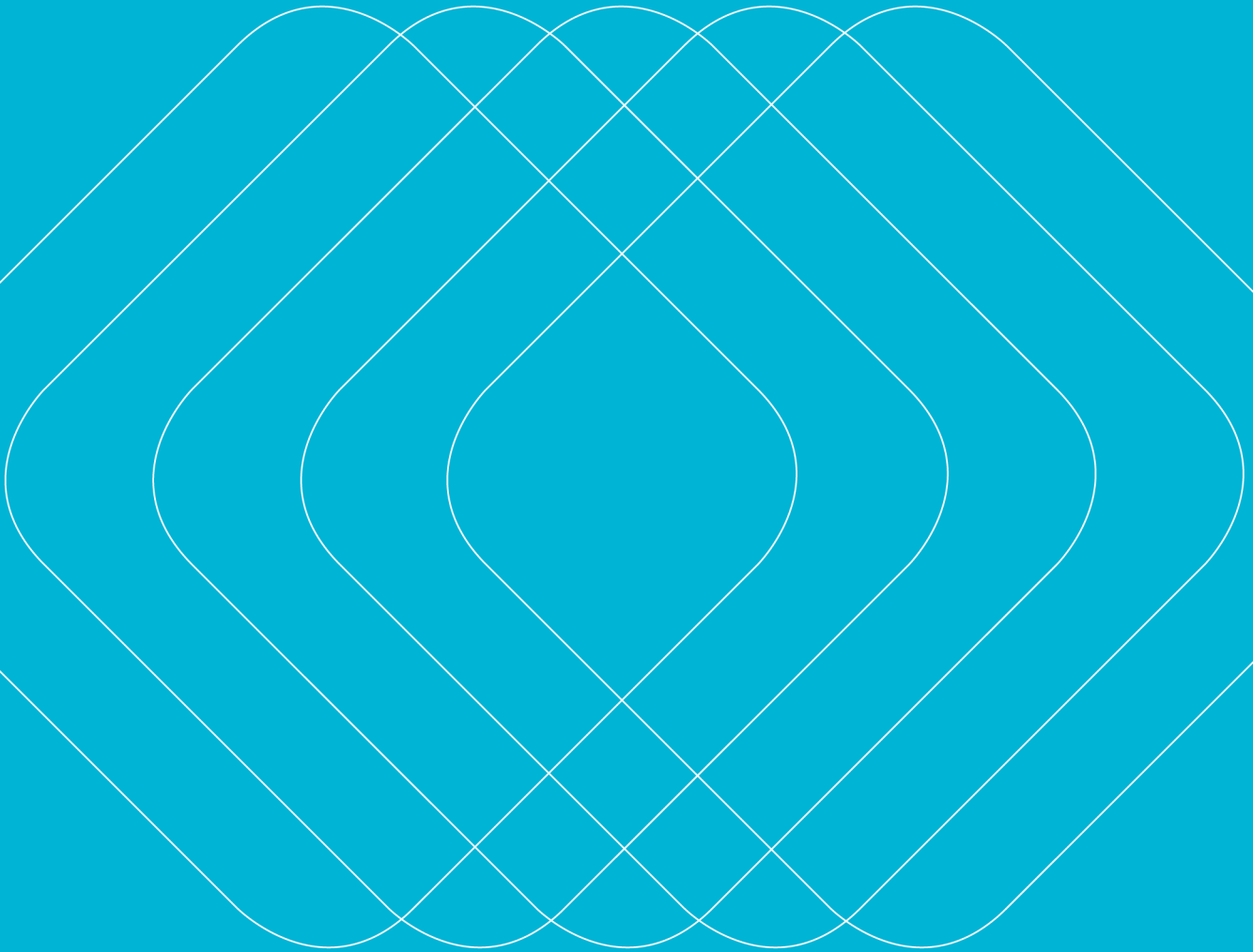




VESTFOLD
fylkeskommune

Regionale planer og næringsutvikling

Notat utarbeidet av WSP





VESTFOLD
fylkeskommune

NOTAT

Regionale planer og næringsutvikling

28. mars 2018

PROSJEKT

Regionale planer og
næringsutvikling

OPPPDRAGSGIVER

Vestfold fylkeskommune

Kontaktperson hos
oppdragsgiver:
Svein Almedal

Oppdragsleder hos WSP:
Are Kristiansen

INNHOOLD

1	INNLEDNING	4
2	SAMMENDRAG	5
3	VIRKEMIDLER FOR NÆRINGSUTVIKLING	7
4	BUSKERUDBYEN	9
2	GRENLAND	12
5	KRISTIANSANDSREGIONEN	17
6	JÆREN	22
7	HAUGALANDET	28
5	BERGENSOMRÅDET	33

1 INNLEDNING

På oppdrag fra Vestfold fylkeskommune har WSP satt seg inn i regionale areal- og transportplaner fra en rekke byområder, og undersøkt hvordan disse tilrettelegger for næringsutvikling. Vi har lest plandokumenter, underlagsrapporter, pratet med prosjektledere, og i noen tilfeller og næringsaktører. Vi har også søkt på omtaler av planene på nettet og vi har redegjort for hvordan planene tilrettelegger for næringsutvikling. For hvert byområde har vi beskrevet organiseringen av planarbeidet, målsettinger relatert til næringsutvikling, virkemidler for næringsutvikling og erfaringer med planene. Byområdene vi har tatt for oss er Buskerudbyen, Grenland, Kristiansandsregionen, Stavangerregionen, Haugalandet og Bergensområdet.

Oppdraget er gjennomført av Are Kristiansen (oppdragsleder), Jan Willy Føreland (kvalitetssikrer) og Maria Steinstø (oppdragsmedarbeider).

2 SAMMENDRAG

Hva kjennetegner de regionale areal- og transportplanene?

Vår gjennomgang viser at planene primært utarbeides for å skape et mer bærekraftig utbyggingsmønster. Sentrale mål er tilrettelegging for kollektivtrafikk, mindre bilavhengighet og i mange tilfeller jordvern. Virkemidler som går igjen i de alle fleste planene er fortetting, særlig i knutepunkter og langs kollektivakser, etablering av langsiktige grenser for utbygging, og retningslinjer for å sikre rett virksomhet på rett plass (sett i forhold til transportarbeid). En del planer omhandler også senterstruktur og setter grenser for omfanget av handelsetableringer. Mange planer definerer kollektivakser og regionalt sykkelveinett.

At bærekraftmålene står sterkt i regionale areal- og transportplaner er blant annet et resultat av statlige krav knyttet til investeringer i infrastruktur. Staten krever at man i de største byområdene skal planlegge for nullvekst i biltrafikken (nullvekstmålet). Dette kravet er en premisse for at Staten vil bidra økonomisk til byenes infrastrukturpakker (byvekstavtaler). I Rogaland ble arbeidet med Norges første regionale areal- og transportplan igangsatt på grunn av statlig krav om at kommunene på Nord-Jæren måtte avklare jordvernsspørsmål på tvers av kommunegrensene. I tillegg til å avklare langsiktige grenser for jordbruk definerte fylkesdelplanen også kollektivakser og satte krav til høy arealutnyttelse i byggeområdene. Planen ble vedtatt i 2000.

Etterhvert har behovet for å endre reisevaner fått hovedfokus i de fleste regionale planer. Dette er begrunnet med hensynet til Norges internasjonale klimaforpliktelser, folkehelse, samfunnsøkonomi og byenes attraktivitet.

Vår gjennomgang viser at de fleste planer også har målsettinger som omhandler næringsutvikling. I mange tilfeller fremheves det med at næringslivet søker urbane og attraktive miljøer, og at fortetting og styrking av bysentre dermed skaper næringsutvikling. I varierende grad omhandler planene næringsarealer som eget tema. Og i den grad de gjør, inneholder alle planer føringer for hva slags næringsvirksomhet som bør ligge hvor. Jo mer persontransport områdene generer, jo mer sentralt bør de ligge. En del planer har også generelle målsettinger om at næringsarealer i sin alminnelighet bør fortettes. I noen planer er fremtidig behov for næringsarealer beregnet, med bakgrunn i forventet befolkningsvekst og historisk forbruk av næringsarealer.

Det er økende fokus på næring i de regionale planene

Vår gjennomgang viser at det i flere byområder nå er økende fokus på vekst og verdiskaping i de regionale planene. Regionene har erfart at det ikke nok å satse på fortetting og miljøvennlige reiser, og derigjennom skape mer attraktive byer. Man må også ha en strategi for å sikre plass til de plasskrevende næringene.

I Stavangerregionen har man nylig varslet oppstart av arbeidet med tredje generasjons plan for Jæren. Denne gangen blir det mer fokus på næringsarealer enn tidligere. Den kommende planen skal være robust for svingninger i næringslivet, og den skal håndtere et næringsliv i sterk omstilling. Man har erfart at det er lite arealer til plasskrevende næring, og at dette er en forutsetning for å få fart på transformasjonsprosessene. Samtidig som den nye planen skal ha økt fokus på vekst og verdiskaping, skal den også danne grunnlag for en byvekstavgift med Staten. Byvekstavgiften har nullvekst i biltrafikken som overordnet føring.

I Buskerudbyen (2013) og i Grenland (2014) vedtok man først samordnede areal- og transportplaner som omhandlet boligarealer og typiske sentrumsnæringer mens man valgte å ta opp spørsmålet om arealer til plasskrevende næring i egne prosesser i etterkant av planarbeidet. I Buskerudbyen laget man en utredning som pekte på egnede arealer for plasskrevende næringsvirksomhet uten at analysen ble vedtatt som en formell plan. Vestfoldkommunene Sande, Holmestrand og Svelvik deltok også i arbeidet. Det samme gjorde fylkeskommunen og fylkesmannen i Vestfold. Utredningen ble ferdigstilt i 2015. I Grenland valgte man å først gjennomføre en grundig kartlegging av næringsarealer og anslå fremtidig arealbehov, for deretter å utarbeide en felles strategi for næringsarealer. Denne strategien vedtas i disse dager i Grenlandkommunene. Strategien har fokus på verdiskaping og strategiske prioriteringer.

I Kristiansandsregionen vedtok man Regional plan for areal- og transport i 2011. Denne planen tok høyde for stor befolkningsvekst, med tilhørende stort behov for nye næringsarealer. Planen inneholdt ikke egne virkemidler for næringsutvikling, bortsett fra å sikre at man har nok næringsarealer, med strategisk plassering. Arbeidet med revisjon av planen er nylig startet opp. Fylkeskommunene mener at planen fra 2011 sikret nok næringsarealer i et langsiktig perspektiv. Næringsarealer tas derfor ikke opp som tema i revisjonsarbeidet.

På Haugalandet og i Bergensområdet har man relativt tradisjonelle areal- og transportplaner med fokus på fortetting og senterstruktur uten at man har viet næringsarealer spesiell oppmerksomhet.

3 VIRKEMIDLER FOR NÆRINGSUTVIKLING

Næringslivet er variert og har ulike behov. Ikke alle typer virksomheter passer inn i et urbant bysentrum. Videre er det ofte en avhengighet mellom ulike typer næringsliv, hvor det kontorbaserte næringslivet gjerne selger sine tjenester til mer plasskrevende næringsliv og vice versa. For å ha et velfungerende næringsliv må det derfor legges til rette for arealer, både for kontornæringer i byene, men også mer plasskrevende næring utenfor byene.

Mange næringsdrivende har mer enn nok med å drive egen virksomhet, og tenker ikke på arealpolitikk i det daglige. Men når behovet melder seg er det viktig å raskt kunne finne en egnet tomt eller lokale. Skal det offentlige få til en ønsket lokaliseringspolitik må man derfor sørge for at det finnes ledige, og opparbeidede arealer, der hvor man ønsker at bedriftene skal etablere seg. Næringslivet peker i mange tilfeller på at fortetting og transformasjon tar tid og er risikofyllt, og at dette noen ganger er grunnen til at man ikke etablerer seg i bysentrum.

Fortetting og transformasjon i byområder forutsetter ofte at plasskrevende næringsliv flytter ut. Dersom man skal få fart på transformasjonsprosessene må slike virksomheter ha et sted å flytte til. Den nye tomte bør da være bedre egnet enn dagens lokalisering, og det til en kostnad som gjør at bedriften har mulighet til å gjennomføre flyttingen. Overordnede planer bør sikre at det finnes arealer til plasskrevende virksomheter.

Gjennomgangen vår har vist at man i regionale areal- og transportplaner kan legge til rette for næringsutvikling ved å:

- Involvere, lytte til, og ta næringslivet på alvor.
- Legge til rette for utbygging av infrastruktur for gående, syklende, kollektivtrafikk, veier, havn og flyplass.
- Legge til rette for urbanisering i bysentre -tillate, men ikke kreve, høy utnyttelse.
- Sørge for at regionen har nok næringsarealer til alle typer formål.
- Ha en strategi for plasskrevende næring.
- Avklare de overordnede strukturene og la detaljene løses i kommuneplan og reguleringsplan.
- Peke på virkemidler som kommunene kan bruke når områder skal fortettes.
- Peke på oppfølgende tiltak, som for eksempel markedsføring av regionens næringsarealer på nettet.

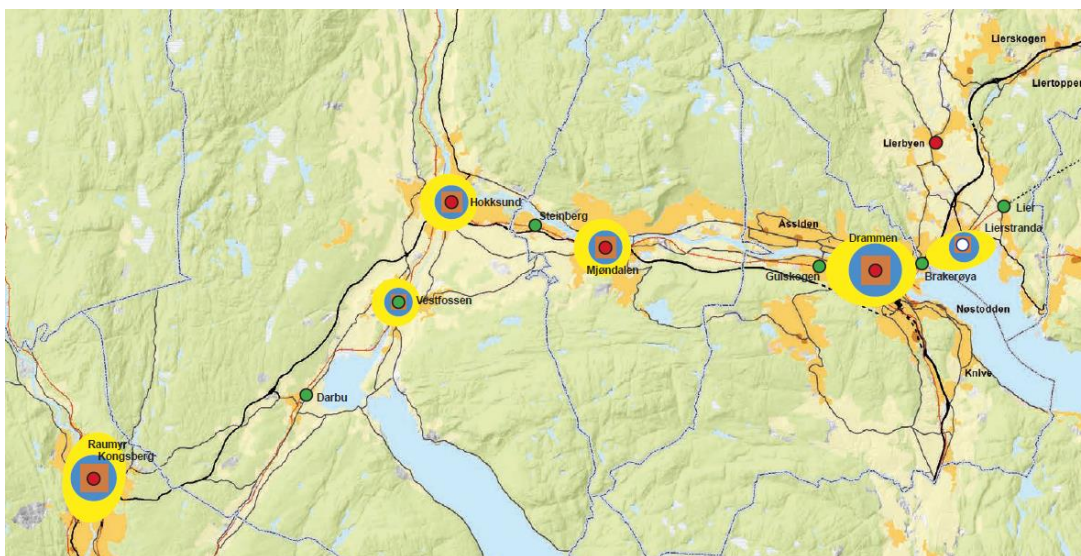
Et plandokument leses av næringsdrivende og potensielle investorer. Selve plandokumentet er derfor også et markedsføringsdokument. I dokumentet bør man derfor synliggjøre regionens konkurransefortrinn og kommunisere at man ønsker ytterligere vekst. Det bør være en rød tråd fra eventuelle strategiske næringsplaner til den regionale areal- og transportplanen.

Fortetting og transformasjon skjer ikke av seg selv. Man er avhengig av at aktører investerer og ønsker å fortette. Dette er komplisert, ofte tidkrevende og lite forutsigbart. Den enkelte investor er avhengig av mange andre aktører for å lykkes. Vår erfaring er at det er viktig at det offentlige tar en aktiv rolle, prioriterer egne investeringsmidler til områdene som ønskes fortettet, lokaliserer egne virksomheter til slike områder og gjerne tar en aktiv rolle som fasilitator for samarbeid. Dette kan organiseres gjennom en samarbeidsgruppe, samarbeidsavtale eller ved å etablere utviklingsselskap. Se for øvrig eget notat fra WSP om utviklingsselskaper.

Når det gjelder etablering av arealer til plasskrevende næring bør det offentliges rolle være å peke ut aktuelle arealer. Normalt vil private utviklere selv finne det attraktivt å kjøpe opp, tilrettelegge og selge arealene. Det offentliges viktigste rolle er å avklare hvor disse næringsområdene bør ligge. Den prosessen bør også forankres hos fylkesmannen slik at private investorer får en viss forutsigbarhet når det gjelder reguleringsprosessen.

4 BUSKERUDBYEN

Areal- og transportplan for Buskerudbyen ble vedtatt 2013. Planen ble utarbeidet i tett samarbeid mellom fylkeskommune, kommuner, Statens vegvesen, Jernbaneverket, fylkesmannen, NHO og LO. Planen ble vedtatt i alle kommunestyre før Buskerud fylkeskommune fattet endelig vedtak. Planen omfatter kommunene Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg. Planen er laget på et strategisk nivå uten detaljert angivelse av hvor man skal bygge. Fokus skal være stasjonsbyene. Se plankartet nedenfor:



Målsettinger

Planens visjon er at Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse.

Planen inneholder hovedmål om klimavennlig utbyggingstruktur, effektivt transportssystem, attraktive byer og regional samarbeid.

Det ligger implisitt i målene at både effektivt transportssystem og attraktive byer indirekte vil være bra for næringsutvikling.

Konkret om næringsarealer inneholder planen følgende målsetting:

Arbeidsplassintensivt næringsliv skal lokaliseres til bysentrene og knutepunkter. Tilrettelegging for arealkrevende næringsliv skal ivaretas i et regionalt perspektiv i Buskerud slik at konflikter med ønsket by- og tettstedsutvikling minimeres.

Kobling til regionens næringsarbeid

NHO har deltatt i planprosessen.

Samarbeid med næringslivet

Næringslivet var sterkt delaktig ved utarbeidelse av strategien. Både NHO og LO deltok i administrativ styringsgruppe.

Virkemidler for å fremme næringsutvikling

De viktigste virkemidlene planen har for å fremme næringsutvikling er utvikling av infrastruktur og mer attraktive (urbane) byer og tettsteder. Økt attraktivitet skal bidra til næringsutvikling i Buskerudbyen. Planen har føringer for å etablere arbeidsplassintensive virksomheter i by- og tettstedssentre etter ABC-metoden.

Arealer til plasskrevende virksomheter (C-arealer) er ikke håndtert i selve areal- og transportplanen, men dette er fulgt opp i et eget prosjekt.

Oppfølging - eget prosjekt for plasskrevende næringsarealer

Som en oppfølging av ATP for Buskerudbyen ble det invitert til et utvidet samarbeid med ytterligere fem kommuner, hvorav tre i nordre Vestfold. Disse kommunene var Svelvik, Sande og Holmestrand. Utvidelsen av det geografiske området for Buskerudbyen var en konsekvens av at plasskrevende virksomheter ofte har et større regionalt nedslagsfelt.

I felleskap utredet de ti kommunene tilgangen og behovet for næringsarealer. Fylkeskommunene og fylkesmennene var også med på arbeidet.

Man ble enige om lokaliseringskriterier for plasskrevende næringsarealer. Kriteriene innebar at arealene må ligge ved hovedveisystemet, at de må være minst 300 dekar sammenhengende, at arealene ikke må være for kupert, og at man ikke skal omdisponere jordbruksareal. Det ble også gjort en markedsanalyse for å avklare interessen for områdene. I prosessen endte man til slutt opp med cirka 15-20 områder.

Sluttproduktet ble et felles kunnskapsgrunnlag knyttet til plasskrevende næringsarealer. Selv om dokumentet ikke ble vedtatt som en plan, har kommunene og næringsaktører likevel fått mer kunnskap om hvor regionale myndigheter vil kunne akseptere plasskrevende næringsarealer. Rapporten har bidratt til økt forutsigbarhet.

Hvilke erfaringer har man med areal- og transportplan for Buskerudbyen?

Man har hatt positiv befolkningsutvikling siden planen ble vedtatt. Det er imidlertid ikke mulig å peke på konkrete bedrifter som har flyttet til Buskerudbyen på grunn av planen eller om de først og fremst har flyttet internt. Her er det mange faktorer som spiller inn.

Men når det gjelder kartleggingen av næringsarealer til plasskrevende virksomheter har man sett at faktagrunnlaget har blitt aktivt brukt av kommuner og eiendomsutviklere, og at flere arealer nå er under planlegging/utvikling.

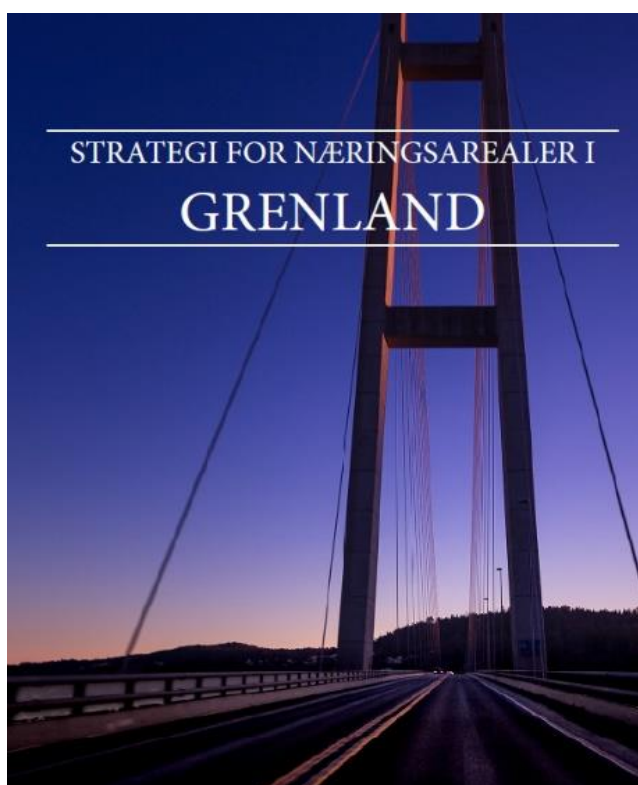
Informasjon er hentet fra

- Regional plan: <https://www.buskerudbyen.no/om-buskerudbyen/areal-og-transportplan/#>
- Rapport: Nye næringsarealer for plasskrevende virksomhet – et felles kunnskapsgrunnlag, Buskerudbyen
- Nettside: <https://www.buskerudbyen.no>
- Intervju med Jomar Lygre Langeland, Prosjektleder for areal- og transportplan Buskerudbyen.

2 GRENLAND

Regional plan for areal- og transport i Grenland ble vedtatt av Telemark fylkesting i 2014. Planområdet omfatter de fire kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan. Planen ble deretter fulgt opp med en egen regional strategi for næringsarealer. Denne strategien omfattet også kommunene Kragerø og Drangedal. Strategien ble utarbeidet i samarbeid mellom Grenlandssamarbeidet (kommunesamarbeidet) og Telemark fylkeskommune. I 2018 ble strategien vedtatt av alle seks kommunestyrer og av Telemark fylkeskommune. Grenlandskommunenes rådmenn + fylkesrådmann var styringsgruppe for prosjektet.

Strategien for næringsarealer er et overordnet styringsdokument for kommunene, men den er ikke en juridisk plan etter plan- og bygningsloven.



Strategiens målsettinger

Strategi for næringsarealer har samme visjon som strategisk næringsplan for Grenland.

Visjon: samlet, synlig og attraktiv (dette speiler visjonen til strategisk næringsplan).

Hovedmål: Økt antall arbeidsplasser, minst tilsvarende landsgjennomsnittet.

Målsettinger, spesifikt for næringsarealer

1. Kommunene og fylkeskommunene skal ha en offensiv og positiv holdning til dem som ønsker å etablere seg, eller videreutvikle sin virksomhet i Grenland.
2. Grenland skal ha et variert utvalg av ledige arealer med ulike kvaliteter egnet for ulike typer virksomheter.
3. Næringsarealene skal være klare når bedriftene etterspør dem (hyllevare).
4. Næringsarealene skal tilfredsstillе næringslivets lokaliseringkriterier.
5. Strategien for næringsarealer skal bygge videre på føringer og målsettinger fra ATP -Grenland, ATP Telemark og Bypakke Grenland.



Kobling til regionens næringsarbeid

Strategi for næringsarealer har en tydelig kobling til Strategisk næringsplan for Grenland. Strategien har identisk hovedmål og visjon med Strategisk næringsplan.

Tabellen nedenfor viser hvordan strategi for næringsarealer svarer på prioriteringene i strategisk næringsplan:

Visjon fra Strategisk næringsplan	Strategi for næringsarealer
SAMLET	Vi står sammen om strategisk viktige næringsarealer <ul style="list-style-type: none">• Ny industri på Frier Vest.• Kunnskapsaksen Kjølnes-Kammerherreløkka.• Helseklynge på Moflata.• Datasenter på Gromstul.
SYNLIG	Vi prater om regionens strategiske næringsarealer i alle sammenhenger. Vi viser frem våre næringsarealer på arealguiden.no .
ATTRAKTIV	Vi planlegger infrastruktur som støtter opp om næringsarealene Vi tilrettelegger og klargjør attraktive næringsarealer for småindustri i egen kommune Vi tilrettelegger aktivt for kontoretableringer og tjenesteyting i våre kommunesentra.

Samarbeid med næringslivet

Næringslivet var sterkt delaktig ved utarbeidelse av Strategi for næringsarealer i Grenland.

I første runde ble det holdt individuelle innspillmøter med næringsforeninger i alle kommuner og med NHO Telemark. I kommuner som ikke hadde egen næringsforening hjalp kommunen til med å involvere representative personer fra næringslivet. Denne runden ga verdifull kunnskap om hvordan næringslivet ser på regionens, og egen kommunes, muligheter og svakheter med hensyn til næringsutvikling. Næringslivet ble bedt særskilt om å kommentere hvordan man ser på næringsarealsituasjonen. Innspillmøtene viste at næringslivet ønsket å delta i strategiarbeidet.

Som en oppfølging av innspillsrunden ble det derfor opprettet en egen «næringsgruppe» med representanter fra næringslivet. Næringsgruppen var sparringpartner og rådgiver til kommunenes prosjektgruppe. Totalt var det 6 møter med næringsgruppen hvor ulike tema ble diskutert. I tillegg deltok også representanter fra næringsgruppen på politiske møter.

Ved etablering av næringsgruppen var det viktig å sikre at man fikk med deltakere fra ulike bransjer og fra ulike deler av regionen. Den enkelte næringsforening ble derfor bedt om å oppnevne en representant til næringsgruppa. I kommuner som ikke hadde næringsforening bisto kommunens administrasjon med å finne aktuelle personer fra næringslivet.

I tillegg til at næringsgruppa ble direkte involvert i arbeidet, ble det også arrangert politisk verksted, hvor også næringsgruppa deltok.

Samarbeidet med næringslivet ga verdifull kunnskap om hvordan næringslivet tenker, og hva som er de næringsarealmessige utfordringene i Grenland.

Kartlegging av næringsarealer og tilhørende diskusjon med næringsgruppen viste at det ikke er mangel på næringsarealer i kommuneplanene. Utfordringen var imidlertid at arealene ikke var opparbeidet og klargjort til bruk. Det tar lang tid å utvikle arealer, og virksomhetene som har behov for en tomt, har normalt ikke tid til å vente på at arealene skal klargjøres. Det var derfor behov for å gjøre en strategisk prioritering av hvilke arealer som bør klargjøres og opparbeides først.

Kommunene kan bidra til å klargjøre arealer, men ressursene er begrensede og da må man først ha en strategisk prioritering av hvilke arealer som skal utvikles.

Virkemidler for å fremme næringsutvikling

Kommunene og fylkeskommunen har begrensede ressurser, og det var derfor viktig å peke ut noen få områder hvor det offentlige skulle konsentrere sin innsats for å få planlagt, opparbeidet og realisert næringsarealer.

Det var enighet om å prioritere næringsarealer som vil gi ringvirkninger for regionen. Satsingene man ble enige om var videreutvikling av industrien ved Frierfjorden, videreutvikling av høgskoleområdet og tilliggende arealer i Porsgrunn, videreutvikle sykehusområdet i Skien og legge til rette for datalagringscenter nord for Skien. Det var enighet om at kommunene og fylkeskommunen skal stå sammen om å utvikle disse områdene. Den enkelte vertskommune er ansvarlig for å finne en organisering for planlegging og tilrettelegging av arealer. Samarbeidsmodell eller utviklingselskap er begge aktuelle måter å gjøre dette på.

Oppfølging

Kommunene skal stå for oppfølging av planen og utvikling av de strategiske arealene som er utpekt i strategien. Fylkeskommunen og det interkommunale nærings samarbeidet Vekst i Grenland skal støtte opp om satsingene.

Hvilke erfaringer har man med strategien?

Strategien ble nettopp vedtatt og man har så langt ikke rukket å høste noen erfaring.

Informasjon er hentet fra

Forfatterens egen erfaring som rådgiver for strategiprosessen og som prosjektleder for samordnet plan areal- og transport i Grenland.

Strategi dokumentet - Regional strategi for næringsarealer i Grenland(PDF):

<https://postliste.porsgrunn.kommune.no/api/postliste/2017-11-22/ //I/0/3>

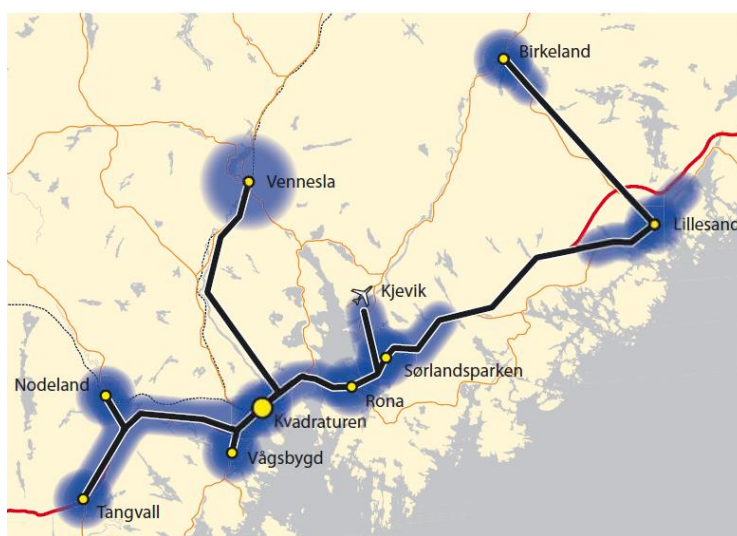
Nettside (Vekst i Grenland): <https://www.vig.no/>

5 KRISTIANSANDSREGIONEN

Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050 ble vedtatt av Vest-Agder og Aust-Agder fylkeskommuner i 2011.

Planen ble utarbeidet i tett samarbeid mellom fylkeskommunene og de syv kommunene i regionen. Sekretariatet for planarbeidet var lagt til Kristiansand kommune (ATP-sekretariatet) og prosjektleder var ansatt i Kristiansand kommune. Det var det interkommunale samarbeidsorganet Knutepunkt Sørlandet som i sin tid tok initiativ til utarbeidelse av planen.

Bakgrunnen for planarbeidet var sentrale føringer om samordnet areal- og transportplanlegging, hvor reduksjon i biltransport er sentralt mål. Men lokalpolitisk ble det også lagt føringer for næringsutvikling.



Målsettinger

Ett av de overordnede målene med planarbeidet er å legge til rette for balansert vekst og verdiskapning i hele regionen.

Planen inneholder følgende målsettinger for næringsarealer:

Effektmål:

Planen skal gi «Gode betingelser for regional næringsutvikling».

Delmål:

- Sikre at det er nok næringsarealer.
- Sikre at riktig type næringsarealer lokaliseres på rett plass i forhold til infrastruktur.
- Skape forutsigbarhet for utbyggere og næringsdrivende.
- Sikre at næringsarealene er optimalt lokalisert mht. å redusere transportarbeid.

Kobling til regionens næringsarbeid

Det fremgår av plandokumentet at Strategisk Næringsplan for Kristiansandsregionen er lagt til grunn for planarbeidet. Ettersom føringene i Strategisk næringsplan gikk mer på organisering av næringsarbeid, enn på arealbruk, var det imidlertid ingen tydelig sammenheng mellom arealplanen og strategisk næringsplan.

Samarbeid med næringslivet

Næringslivet ble involvert i flere runder. Blant annet ble det avholdt et næringsseminar hvor sentrale aktører i næringslivet ble invitert til å holde innlegg om hva som er viktig når de vurderer hvor de skal lokalisere seg. Bedrifter som nylig hadde flyttet, eller som vurderte å etablere seg i regionen ble invitert til å fortelle om sine vurderinger. Hvorfor tok de valgene de gjorde? Deretter var det gruppearbeid hvor man skulle peke på hvilke faktorer som er viktig mht. utvikling av gode næringsarealer. Regionens næringsliv var på denne måten med å lage kriterier for lokalisering av næringsarealer.

Ekstern konsulent ble engasjert for å kartlegge dagens næringsarealer og beregne fremtidig behov for arealer. Konsulenten gjennomførte også intervjuer med utvalgte store bedrifter.

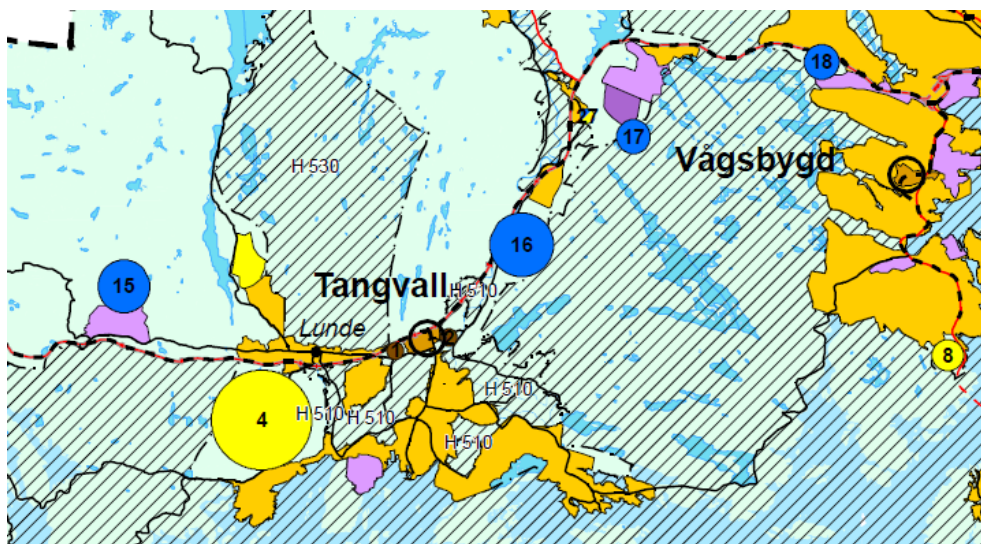
I tillegg til næringsseminar ble det holdt flere dialogmøter med Næringsforeningen i Kristiansandsregionen, og også informasjonsmøte i Sørlandsparken Næringsforening.

Virkemidler for å fremme næringsutvikling

Regional plan for Kristiansandsregionen er en arealplan, og har således ikke direkte virkemidler for å skape vekst. Men planen sikrer muligheten for næringsutvikling ved å sørge for at det er nok næringsarealer med attraktiv beliggenhet.

Planen er romslig, og det finnes muligheter for ulike typer bedrifter med ulike behov. I planen har man valgt å ikke avklare alle detaljer men heller fokusere på de store linjene. For å unngå detaljdiskusjoner ble alle nye arealer tegnet inn som sirkler, med forutsetning om at endelig avgrensning foretas i kommuneplan og reguleringsplan.

Utsnitt fra plankartet:



Planen har følgende retningslinjer for næringsarealer:

Arbeidsplasser

Arbeidsplassintensive virksomheter og virksomheter med omfattende publikumsservice skal som hovedregel lokaliseres i sentre eller langs kollektivtrafikkens regionale stamnett.

Plasskrevende og transportrelaterte virksomheter

Plasskrevende og transportrelaterte virksomheter skal som hovedregel lokaliseres i tilknytning til stam- og riksvei. Virksomheter som benytter tog/skip/fly, bør lokaliseres i nærheten av trafikknutepunktene for den aktuelle infrastrukturen.

Sjørettet næringsvirksomhet

Næringsarealer med sjøtilknytning skal som hovedregel ikke omdisponeres til andre formål.

Næringsarealer til handel

Når det gjelder næringsarealer til handel følger planen opp den nasjonale «kjøpesenterbestemmelsen» med maksgrenser for handel utenfor bysentra. Men i Sørlandsparken Øst snus bestemmelsen «på hodet» ved å definere minimumsstørrelser og ikke maksimumsstørrelser for handelsbedrifter. Begrunnelsen for dette er at det er de aller største butikkene, som passer dårligst i bysentre. For at ikke arealet skal bli okkupert av mindre butikker som potensielt kunne vært i bysentrene er det satt krav til minimumsstørrelser i Sørlandsparken Øst.

Oppfølging

Regional plan har nå virket i syv år. Det er nå startet opp et arbeid med revisjon av planen og planprogram er for tiden på høring. Målet med revisjonen er å sikre at planen er i tråd med nye nasjonale føringer om at all transportvekst i byområdet knyttet til befolkningsveksten skal skje som gange- sykkel- og kollektivtransport. Biltrafikken skal ikke øke. Næringsutvikling og næringsarealer er ikke tema ved revisjon.

Følgende tema skal tas opp i revisjonen:

- Prinsipper for utbygging på strategisk nivå.
- Peke på strekninger hvor kollektivtrafikken må sikres bedre fremkommelighet
- Innarbeide regional strategi for sykkelinfrastruktur
- Vurdere om det er potensial for ytterligere fortetting
- Sikre flomutsatte områder

Det fremgår også av planprogrammet at man mener det er for store arealer satt av til boligbygging i planen.

Hvilke erfaringer har man med strategien, har den bidratt til næringsutvikling?

Planen har sikret langsiktige rammevilkår for utvikling av næringsarealer. I planen ble det lagt inn arealer for å kunne ta en betydelig vekst. Fra en situasjon med akutt mangel på attraktive næringsarealer i perioden 2008-2010 er det nå arealer ledig for bedrifter med behov.

Ved Støleheia i Vennesla la planen opp til etablering av et stort regionalt næringsområde, for virksomheter som ikke passer inn nær bysentra. Her er nå Bulk Infrastructure AS i full gang med å bygge datalagringscenter. Reguleringsprosessen hadde trolig ikke gått så smidig om ikke hele arealet allerede var avklart som næringsområde i Regional plan.

Straks bestemmelsene for Sørlandsparken Øst falt på plass, etablerte IKEA seg i området. Men andre etableringer har latt vente på seg. Dette henger trolig sammen med at Bauhaus og MedieMarkt trakk sine ekspansjonsplaner for Norge, og da er det ikke mange virksomheter som er store nok. Men nylig har Coop Bygg besluttet å etablere seg i området. Det er også lagt til rette for etablering av et Outlet, men det uklart om den vil bli realisert.

Planen har gitt forutsigbarhet for utvikling av næringsarealer. Markedet tar seg nå av regulering og opparbeiding. I ulike deler av regionen finnes det i dag ledige opparbeidede næringsarealer. Ettersom dette er en langsiktig plan, haster det ikke med å få tatt alle arealer i bruk.

De aller fleste etableringer (omtrent alle) som har skjedd siden planen ble vedtatt, har skjedd i tråd med planen.

Det har imidlertid vært en del tilfeller der Kristiansand kommune har valgt en mer restriktiv praksis enn minstekravene i regional plan. Dette gjelder blant annet begrensninger på mulighetene for kontorarbeidsplasser i Sørlandsparken og parkeringsbegrensninger på enkelte arealer.

For å sikre fleksibilitet definerer ikke den regionale planen utbyggingsrekkefølge, hverken mellom næringsarealer eller mellom kommunene

Informasjon er hentet fra:

Regional plan: [http://www.vaf.no/tjenester/samferdsel/regional-plan-for-kristiansandsregionen-2011-2050-\(atp-planen\)/](http://www.vaf.no/tjenester/samferdsel/regional-plan-for-kristiansandsregionen-2011-2050-(atp-planen)/)

Planprogram for Regionalplan for Kristiansandsregionen 2011-2050.

Planprogram for Revisjon av Regionalplan for Kristiansandsregionen 2020-2050

Samtaler med:

- Diderik Cappelen, Konstituert Plansjef Vest-Agder FK
- Steinar Eilertsen, Konstituert Næringssjef Vest-Agder FK
- Jan Omli Larsen, Adm. Dir. Kristiansand Næringsselskap AS
- Jan Willy Føreland, Styreleder i Kristiansandsregionen Næringsforening
- Forfatterens egen erfaring som tidligere prosjektleder for den regionale planen.

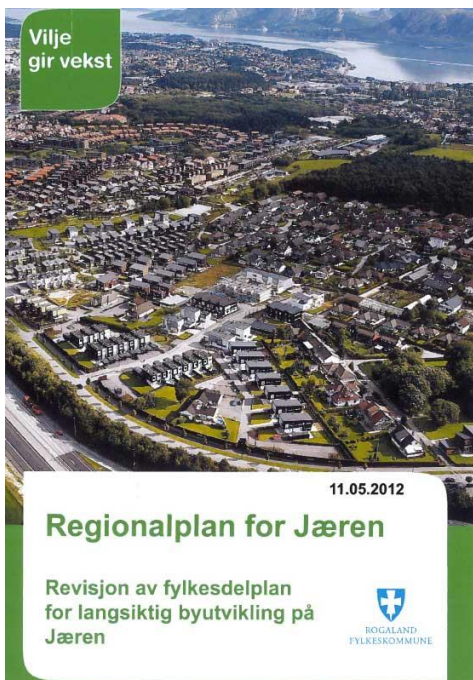
6 JÆREN

Gjeldende Regional plan for Jæren 2013-2040 ble vedtatt av Rogaland fylkeskommune i 2013. Planen ble utarbeidet i tett samarbeid mellom fylkeskommunen, fylkesmannen, Statens vegvesen og de syv kommunene i regionen. Sekretariatet for planarbeidet lå til Rogaland fylkeskommune.

Sentrale føringer om jordvern, reduksjon i biltransport og handelstruktur var viktige premisser for planarbeidet.

Sentrale planer og prosesser i Stavanger-regionen:

2000	Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren 2000-2040 -Rogaland Fylkeskommune	Legger føringer for fortetting av næringsarealer.
2007	Strategi for næringsarealer -Stavangerregionen Næringsutvikling	Peker på nye områder som bør utvikles, behov for funksjonsdeling, samt behov for virkemidler.
2013	Regional plan for Jæren 2013-2040 -Rogaland Fylkeskommune	Revisjon av fylkesdelsplanen fra 2000. Tar opp i seg noen av prioriteringen fra strategien fra 2007.
2015	Regional næringsarealstrategi for Stavanger-regionen -Greater Stavanger	Revisjon av strategien fra 2007. Mer tydelig strategi. Skal følges opp i bla. regional plan.
2018-2020	Planprogram Regional plan for Jæren 2050 -Rogaland fylkeskommune	Revisjonsarbeid for Regional plan fra 2013 startet opp januar 2018. Ambisjonen er vedtak i 2020.



Målsettinger

Ett av hovedmålene med planarbeidet er:

Verdiskapningen i regionen skal styrkes og næringslivet sikres trygge og gode utviklingsmuligheter.

Delmål som omhandler næring er:

Styrke byens og tettstedenes sentra som viktigste arena for handel, kultur, service og næring.

Videre står det at Regionalplanen skal integrere hensynet til bærekraftig utvikling med tilrettelegging for vekst i planområdet.

Om næringsarealer står det:

Regionalplanen skal sikre en regional harmonisert utvikling av næringsområdene som tar hensyn til næringslivets ulike krav til areal. Planen skal sikre en robust, regionalt koordinert strategi som kan møte svingninger i etterspørselen etter næringsareal, over tid, og mellom næringer. Næringslivet skal sikres tilgang til attraktive og tilstrekkelige næringsområder i et langsiktig perspektiv.

Det fremgår også av planen at næringstransport skal ha god fremkommelighet på stamvegen gjennom byområdet, herunder god tilknytning til, og samhandling mellom, viktige transport- og logistikk-knutepunkt.

Kobling til regionens næringsarbeid

Regional plan for Jæren responderer på overordnede føringer fra strategi for næringsarealer (2007) ved mål om å sikre tilbud av næringsarealer.

Målsettinger som omhandler næringsarealer:

- Tilstrekkelig omfang (kapasitet og beredskap)
- Av god kvalitet (tilpasset ulike næringers behov)
- Langsiktig tidsperspektiv og rammer

Samarbeid med næringslivet

I prosessen ble det lagt vekt på informasjonstiltak, med hovedvekt på en 2-dagers konferanse der arbeidsgruppene innspill til planarbeidet og hovedinnholdet i fagrapportene ble presentert og drøftet. Konferansen var åpen for både politisk og administrativ deltagelse fra kommunene, interesseorganisasjoner og næringsliv.

Virkemidler for å fremme næringsutvikling

Regional plan for Jæren har ikke direkte virkemidler for å skape vekst. Men planen skal tilrettelegge og sikre muligheten for næringsutvikling ved å sørge for at det er nok næringsarealer med attraktiv beliggenhet.

Virkemidler i arealpolitikken:

For å sikre rett virksomhet på rett plass bruker regionalplanen tre kategorier næringsområder.

Kategori 1 – Høy urbaniseringsgrad

Dette er områder med en sentral beliggenhet i bystrukturen og et godt kollektivtilbud. Det er gang- og sykkellavstand til mange innbyggere. Arealbruken skal være høy, dvs. 160-250 BRA i byggeområdene. Her skal man ha lav parkeringsdekning med bil, maks 0,75-1 plass per 100 m² næring. Tilsvarende skal det minimum være 2 sykkelparkeringsplasser per 100 m² næring

Kategori 2 – Allsidig virksomhet

Dette er områder sentral beliggenhet i bystrukturen og med et middels kollektivtilbud. Her skal arealutnyttelsen være middels høy, dvs. 60-140 BRA i byggeområdene. Her skal parkeringsdekningen med bil være middels og det skal være god tilrettelegging for sykkel.

Kategori 3 – Arealkrevende virksomhet

Dette er områder med mindre sentral beliggenhet, lav kollektivtilgjengelighet. Her skal arealutnyttelsen være lav, dvs. 40-100 BRA. Her skal det være god parkeringsdekning for bil og lav dekning for sykkel.

For å sikre et variert utvalg av næringsarealer skal følgende regionale næringsarealer prioriteres:

Utsnitt fra plankart for deltema næringsarealer:



Virkemidler i transportsystemet:

Regional plan nevner også transportsystemet som et viktig virkemiddel for næringsutvikling. Konkret nevnes følgende om infrastruktur for næringstrafikk:

Av tiltak på vegnettet skal fremkommelighet for næringstrafikk prioriteres. Det overordnede hovedvegnettet det vil si E39 med tilknytning mot viktige terminaler (havner, godsterminal og flyplass), og fv/rv 44 fra Stangeland og sørover på Jæren skal utvikles med god fremkommelighet for næringstrafikk.

Oppfølging

Rogland fylkeskommune har nylig varslet oppstart av revisjon av planen med sikte på å vedta ny plan i 2020. Ett av temaene som da vil bli tatt opp er næring.

Det er flere forhold som aktualiserer behovet for revisjon:

-det er inngått byvekstavtale med Staten. Avtalen innebærer at planen skal revideres med hensyn til målsetting om null vekst i biltransporten.

-Sykehuset er besluttet flyttet fra Våland til Ullandhaug, som er litt i utkanten av bystrukturen. Her ligger fra før av Universitetet i Stavanger og Oljedirektoratet. Dette betyr at Ullandhaug får en langt viktigere rolle i regionen og at også regionens kollektivakser og eventuelt utbyggingsstruktur bør vurderes på ny.

-Det er behov for nye næringsarealer til plasskrevende virksomheter (kategori 3).

-Det er ønsket om å tillate miks av bolig og kontorvirksomheter i sentrale deler av byområdet.

Den reviderte planen skal være robust, og i stand til å håndtere endringer. Videre skal man som et ledd i planarbeidet kartlegge hindringer for gjennomføring av byomforming og transformasjonsprosesser.

Tema for revisjonen blir:

- Enklere hverdag
- Levende sentrumsområder
- Konkurranseskraft
- Livskraftige nabolag
- Varige naturressurser

Medvirkning fra næringslivet skal sikres ved to referansegrupper:

- Næringsforeningens ressursgruppe for bygg- og anlegg (for å ivareta gjennomføringsperspektivet).
- Diverse interessenter (jordvern, næringsforening m.m.).

Hvilke erfaringer har man med planen?

Det er nå fem år siden regionalplan ble vedtatt. I mellomtiden har oljeprisen sunket kraftig, og det har vært dårlige tider for næringslivet i Rogaland. Det er derfor økende fokus på at alle offentlige planer, inklusive Regional plan for Jæren, må legge til rette for næringsutvikling. Tidligere har man hatt fokus på å styre veksten. Fremover er det enighet om at Rogaland må jobbe for å skape veksten.

I 2015 utarbeidet kommunene på Jæren en egen strategi for næringsarealer i regionen. Strategien bygde på tidligere kartlegginger av forbruk av næringsarealer.

En konklusjon fra strategiarbeidet er at det er mer enn nok næringsarealer i kategori 1 (urban) og kategori 2 (allsidig) mens det er i ferd med å bli for lite næringsareal i kategori 3 (arealkrevende).

Man har også erfart at byomforming og transformasjon av næringsarealer er krevende og tar lenger tid enn planen har forutsatt, og det er behov for virkemidler for å realisere ønsket urbanisering.

Informasjon er hentet fra

Gjeldende Regional plan:

<http://www.rogfk.no/Planer/Regionalplaner/Regionalplan-for-Jaeren>

Planprogram for revisjon av regional plan.

Strategi for næringsarealer, Greater Stavanger, 2007

Samtale med Garath Philip Doolan, Rogaland Fylkeskommune, Prosjektleder for Regional plan for Jæren 2050.

7 HAUGALANDET

Regional plan for areal- og transport på Haugalandet ble vedtatt av Rogaland fylkesting 15. juni 2016 og Hordaland fylkesting 5. oktober 2016.

Planen er utarbeidet i samarbeid med statlige myndigheter og kommunene i regionen, ledet av politisk styringsgruppe med fylkestingpolitikere fra Rogaland og ordførerne i kommunene.

Administrativ prosjektgruppe har forberedt underlaget for styringsgruppen. Prosjektgruppen bestod av representanter fra Rogaland og Hordaland fylkeskommuner, fylkesfylkesmannen i Rogaland, Statens Vegvesen, kommunene og Haugesundsregionens næringsforening.

Det har vært egne arbeidsgrupper for temaene; landbruk, senterstruktur og distriktskommuner.

Rogaland fylkeskommune har ledet styrings- og prosjektgruppene og hatt prosjektledelse i arbeidet.



Målsettinger

Planen er ment for å legge til rette for vekst og utvikling, og bidra til at Haugalandet fremstår som en attraktiv region for både innbyggere og næringsliv.

Kvaliteter som variert boligmarked, attraktive tettstedssentre og god tilgjengelighet skal videreutvikles. Samtidig skal fokuset på nærhet, miljø og samhandling i regionen styrkes.

Planen bygger på hovedsstrategien ”by og tettsted”:

- Gi rom for vekst og utbygging av boliger, næringsvirksomhet og offentlige funksjoner.
- Dekke daglige behov, skape møteplasser og styrke lokal identitet.
- Gi korte avstander til handel, service, arbeidsplasser og andre funksjoner.

I kapittel fire; mål, strategier og utfordringer, finnes det ett eget del-kapittel som handler om lokalisering av næringsvirksomheter. «Rett virksomhet på rett sted».

Mål relatert til næring:

- 1. Haugalandet er en attraktiv, synlig og robust region – der både innbyggere og næringsliv finner seg til rette, trives og utvikler seg.*
- 3. By- og tettstedssentrene er attraktive møteplasser for alle befolknings-grupper, sentrale som arena for næringsetablering, og tyngdepunkt for bolig- og arbeidsplassvekst.*
- 4. Utbyggingsmønsteret er kompakt og med by- og tettstedssentrene som tydelige tyngdepunkter.*
- 5. Transport er effektivt, enkelt, forutsigbart og miljøvennlig, og klimautslippene er redusert i tråd med vedtatte mål.*

Strategier relatert til næring:

4.4.1 Lokalisere «rett virksomhet på rett sted»

4.4.2 Konkretisere lokaliseringsstrategien i bynære områder

4.4.3 Samordne utvikling av Norheim- og Raglamyr næringsområder.

Kobling til regionens næringsarbeid

Planen har ingen tydelig kobling til regionens næringsarbeid.

Samarbeid med næringslivet

Haugesund Næringsforening deltok med en representant i prosjektgruppen.

Det ble holdt en wokshop under navnet; "Hva skal regional plan bidra til?". Det var 100 deltagere fra kommunene, fylkeskommunene, statlige etater, næringsliv og interessegrupper. Det ble holdt som en to-dagers workshop.

Deltagerne ga innspill til hva de anså som de viktigste utfordringene i regionen, og hva en ønsket å oppnå med planen.

Innspill var:

- Arealbruk som bygger opp sentrene.
- Fullt trykk på å bygge opp om Haugesund sentrum som regionsenter.
- Lokalisere handel, tjenester og arbeidsintensiv virksomhet i by- og tettstedssentrum.
- Forpliktende samarbeid om arealbruken.

Virkemidler for å fremme næringsutvikling

For å lokalisere rett næring på rett plass er det funksjondeling mellom by-, tettsteds- og grendesentr.

Retningslinjer for lokalisering av næringsvirksomhet (ABC-planlegging):

- A: Virksomheter med mange besøkende og/eller ansatte i forhold til arealbehovet, som primært har persontransport, og som har stor betydning for en positiv sentrumsutvikling - lokaliseres i by- og tettstedssentre, og med best mulig tilgjengelighet for gange, sykling og kollektivtransport.
- B: Virksomheter med middels omfang av ansatte og besøkende i forhold til arealbehovet og middels potensiale for miljøvennlig transport, lokaliseres innenfor by- og tettstedsstrukturen, og med muligheter for gange, sykling og kollektivtransport.
- C: Virksomheter med stort arealbehov og færre besøkende/ansatte i forhold til arealet, høy bilavhengighet og liten betydning for sentrumsutvikling, lokaliseres utenfor tettsteder og med god tilgjengelighet til hovedvegnettet.

Tabell 4.4: «Rett virksomhet på rett sted» - prinsipp for kobling av næringsvirksomhet og næringsområder etter areal- og transportegenskaper.

Kategori	Type virksomheter	Eksempler på aktuelle næringsgrupper	Lokalisering i type næringsområder	Krav til arealutnyttelse
A	Høy arbeidsplass- og besøksintensitet. Høy persontransport, lavere varetransport.	Finans og eiendom, handel, privat tjenesteyting, kontorvirksomheter, overnatting, servering, kultur	Sentrumskjernen i by og tettsteder	Høy
B	Middels arbeidsplass- og besøksintensitet. Middels persontransport og varetransport.	Håndverker, arealkrevende handel.	Innenfor by- og tettsteds-strukturen	Middels
C	Lav arbeidsplass- og besøksintensitet. Lav persontransport, høyere varetransport.	Transport, industri, lager, engros	Utenfor/i ytterkant av tettsteder, og langs hovedvegnettet	Lavere

Kategorisering av næringsområder i Haugesund/fastlands-Karmøy og tilrettelegging for type næringsvirksomhet:

Kategori næringsområder	Tilrettelegges for:	Eksempler på type virksomheter
Kategori 1: Regionsenter	Virksomheter med regionalt høy arbeidsplass og/eller besøkstetthet.	Finans og eiendom, privat tjenesteyting, kontorvirksomheter, overnatting, servering, kultur
Kategori 2: Andre større sentre	Virksomheter med lokalt høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet.	Som kategori 1, lokalt basert.
Kategori 3: Innenfor by-/tettstedsstrukturen	Virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet.	Blandet næring, arealkrevende handel, håndverkere
Kategori 4: Ytterkant av by-/tettsted og langs hovedvegnett	Virksomheter med lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet.	Transport/distribusjon, anlegg, lettere industri, reparasjon, lager, engros
Kategori 5: Utenfor by/tettsted	Tyngre industribedrifter	Tyngre industri

Oppfølging

Som en oppfølging av planarbeidet er det foreslått å opprette et fast, regionalt areal- og transportplansamarbeid på Haugalandet (ATP-samarbeid). Et slikt samarbeid vil ha en sentral rolle i planlegging og gjennomføring av prosjekter i handlingsprogrammet, og følge opp måloppnåelse i planene.

Det er planlagt en tett koordinering mellom ATP-samarbeidet og transportpakke-samarbeidet, som vil tilrettelegge for en videre samordning av areal- og transportplanlegging i regionen.

ATP-samarbeidet kan også benyttes for å gi større regional påvirkningskraft, og som en arena for samarbeid og erfaringsutveksling mellom planmiljøene i regionen.

Stat, fylkeskommuner, kommuner og private aktører besitter ulike virkemidler. Det er et behov for at de offentlige etatene tar et felles ansvar for gjennomføring av planen og handlingsprogrammet.

Kilder:

Plandokumentet: <http://www.rogfk.no/Planer/Regionalplaner/ATP-Haugalandet>

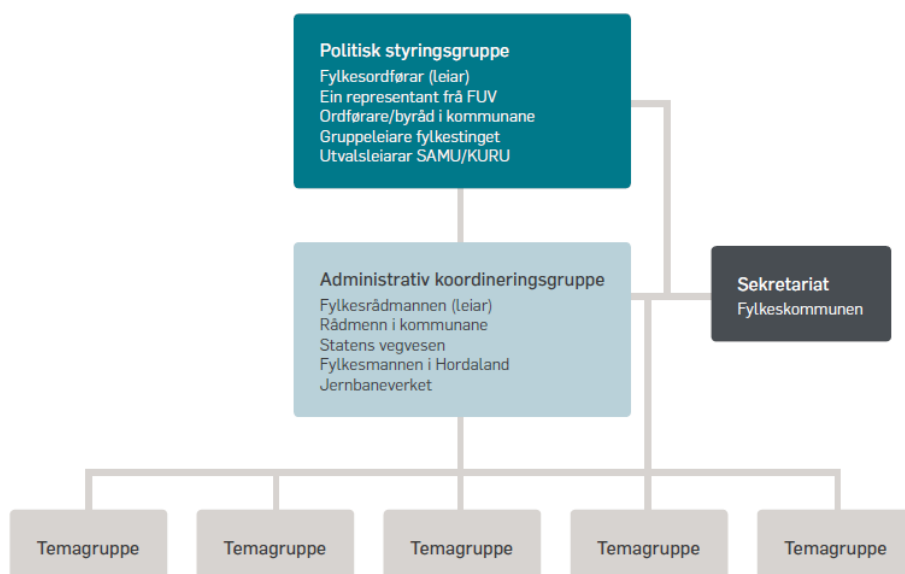
Regjeringsvedtak: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/vedtar-endringer-i-regional-plan-pa-haugalandet/id2558156/>

Samtale med prosjektleder for planarbeidet: Bernt Østnor, Rogaland fylkeskommune.

5 BERGENSOMRÅDET

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet ble vedtatt i Hordaland fylkekesting juni 2017. Planprogrammet var vedtatt av fylkesutvalget i august 2013.

Organisering av arbeidet med regional plan:



Målsettinger

Overordna mål:

- Bergensområdet skal være en bærekraftig og konkurransedyktig vekstregion.
- Utbyggingsmønster og transportsystem skal gi effektiv utnytting av samfunnsressurser og infrastruktur. Samordna planlegging og et klimavennlig utbyggingsmønster skal legge til rette for at transportveksten skjer i tråd med nullvekstmålet og at regional grønnstruktur og kulturminneverdier vert bevart.
- Det skal være en balansert fordeling av boliger og arbeidsplasser i Bergensområdet.

Mål for næringsareal og arbeidsplasser:

- Bergensområdet skal ha attraktive og gunstig lokalisert areal til næring som dekker et langsiktig behov.

Delmål for næringsareal og arbeidsplasser:

- Det skal være vekst i arbeidsplasser og næringsareal i alle deler av Bergensområdet. Vekst bør skje ved at arbeidsplassintensiv næringsutvikling og offentlige virksomheter blir lokalisert knyttet i sammen med hovedstrukturen for kollektivsystemet.
- Nye næringsareal for arealkrevende virksomheter skal bli lokalisert på best egnet måte i forhold til transportinfrastruktur og senterstruktur, og slik at konflikt med ønska byutvikling blir minimert.

Mål for senterstruktur og utbyggingsmønster:

- Utbyggingsmønsteret i Bergensområdet skal være arealeffektivt og klimavennlig basert på den regionale senterstrukturen. Hovedtyngden av vekster i arbeidsplasser og boliger skal komme innenfor regionale vekstsoner.

Strategi ved næringsutvikling: «Næring – rett virksomhet på rett sted»:

- Næringsareal som muliggjør prinsippet om rett virksomhet på rett sted må bli tilgjengelig.
- Samme prinsipp som Haugalandet, ABC-planlegging.

Kobling til regionens næringsarbeid

Det er utarbeidet en strategisk næringsplan for Bergensregionen 2015-2020. Men planen er ikke omtalt i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.

Bergen Næringsråd gjennomførte sammen med en rekke andre næringsforeninger, høsten 2014, en spørreundersøkelse for å belyse hvilke områder som er av størst betydning for bedriftene i regionen. Undersøkelsen viste at forutsigbarhet fra det offentlige, tilgang på relevant arbeidskraft og bedre infrastruktur som vei, bane og kollektivtilbud var de viktigste faktorene for næringsutvikling.

Det kan hevdes at den regionale areal- og transportplanen svarer på noen av næringslivets største utfordringer ved at den sikrer forutsigbarhet i arealpolitikken og legger grunnlaget for investeringsmidler til infrastruktur.

Samarbeid med næringslivet

Det er gjennomført fire store temasamlinger med bred deltakelse. Kommuner, regional og statlige organ, næringslivet, relevante fagmiljø og andre har vært invitert.

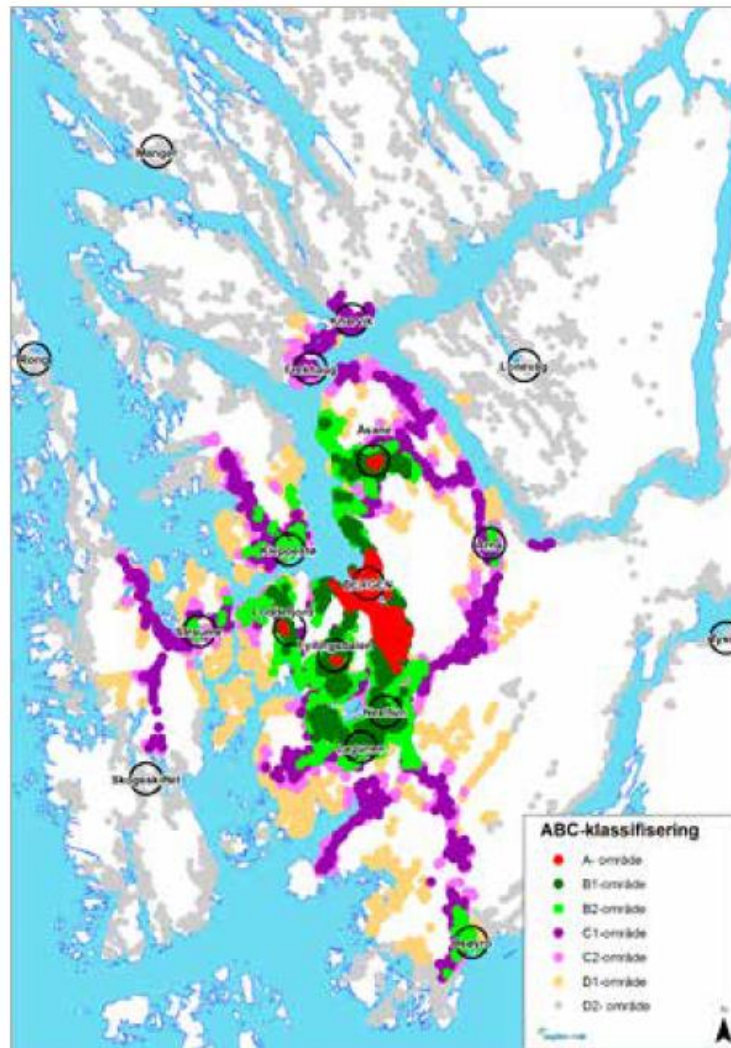
Temaene var; senterstruktur, bolig og næringsareal, transportutvikling og natur, kulturmiljø og landskap.

Virkemidler for å fremme næringsutvikling

Retningslinjer for næringsareal er "rett virksomhet på rett sted".

- Kategori 1: Arbeidsplassintensive virksomheter har mange arbeidsplasser og- eller mange besøkende fra kunder/besøkende, og skaper store behov for persontransport. Typis virksomhet innenfor denne kategori er kontor, offentlig forvaltning, handel og service.
- Kategori 2: Allsidig virksomhetsgrad er en mellomkategori mellom arbeidsplassintensive og arealkrevende virksomheter. Dette er virksomheter med middels tetthet og- eller kunder/besøkende, og som har middel arealbehov. Typiske virksomheter innenfor denne kategori er virksomheter som kombinerer en kontordel med lager, produksjon og/eller testfasiliteter.
- Kategori 3: Arealkrevende virksomhetsgrad har færre tilsette per areal, men har aktiviteter som kreve en betydelig arealbeslag, og som ikke skaper mye persontransport.

ABC-kartet viser tilgjengelighet til ulike deler av Bergensområdet er:



A-område: Svært god tilgjengelighet for kollektivtrafikk, syklistar og gåande

B1-område: Middels god tilgjengelighet for kollektivtrafikk, syklistar og gåande

B2-område: Tilsvarende som B1, men litt lågare tilgjengelighetsnivå for dei same transportformene.

C1-område: God tilgjengelighet for bil og tungtrafikk (inntil 1 km frå overordna veg)

C2-område: God tilgjengelighet for bil og tungtrafikk (inntil 2 km frå overordna veg)

D1-område: Byområde med relativt god biltilgjengelighet, men utan hovudårer for bil og kollektivtrafikk

D2-område: Område med relativt dårleg tilgjengelighet for alle

Retningslinjer for næringsareal og arbeidsplasser for arealbruk:

6.1 Kommunene bør sette av en arealreserve i kommuneplanen sin arealdel som dekker et prognosebasert behov for næringsareal i minimum 12 år frem i tid, maksimalt 20 år. Kommunen må ta utgangspunkt i hvilken type næringsareal de bør ta ansvar for å dekke.

6.2 Lokalisering av arbeidsplassintensive og/eller besøksintensive virksomheter bør legges til grunn følgende prinsipper:

a) Arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter bør lokaliseres i senter med god tilgjengelighet for reisende med kollektiv, sykkel og gange.

b) Større konsentrasjoner av kontorarbeidsplasser bør lokaliseres i definerte områder for arbeidsplassvekst i fylkessenter, regionsenter og bydelssenter.

c) Reguleringsplaner for ansatt- og besøksintensive virksomheter og sentrumsområder bør ha en utnyttingsgrad på minimum 200% BRA.

6.3 Lokalisering av virksomheter med allsidig virksomhetsgrad bør legges til grunn følgende prinsipper:

a) virksomheter med allsidig virksomhetsgrad bør lokaliseres innenfor etablert senterstruktur, med god tilgjengelighet for reisende med kollektiv og sykkel.

b) Reguleringsplaner for allsidig virksomhetsgrad bør ha en maksimal utnyttingsgrad på 130-140% BRA.

6.4 Lokalisering av arealkrevende virksomhet bør legges til grunn følgende prinsipper:

a) Arealkrevende virksomheter bør lokaliseres i nærhetene av hovedveier og i områder som er definert som C- og D-områder – gitt i kart.

b) Reguleringsplaner for arealkrevende virksomheter bør ha en utnyttingsgrad på maksimum %BRA=100. Det kan tillates nødvendig innslag av kontorarbeidsplasser knyttet til kjernevirksomheten.

c) Arealkrevende virksomheter med høyt potensiale for konflikt med annen arealbruk bør skjermes med buffersoner.

6.5 Kommuneplanen bør stille krav om at virksomheter over 5000 kvadratmeter eller mer enn 50 tilsette utarbeider en mobilitetsplan i samarbeid med reguleringsplan.

Informasjon er hentet fra

Regional plan: <https://www.hordaland.no/nn-NO/plan-og-planarbeid/regionale-planar-under-arbeid/regional-areal--og-transportplan-for-bergensområdet/>

