

Merknadsbehandling ved høring om Prinsipper for videre planutforming



Sånn skal det bli på Forus



Stavanger 24.11.2016

Nr.	Navn/dato	Merknad (oppsummert)	Kommentar
1	Avinor, 14.09.2016	<p>a) Avinor melder at de ikke har noen merknader til valgte prinsipper for videre planutforming, annet enn at det er med på å underbygge viktigheten av gode kollektivårer mellom Forus og Stavanger lufthavn, Sola. Iht. dette anbefaler Avinor at det legges til rette for en snarlig løsning der bussrute mellom Forus og lufthavnen kan legges via Solasplitten, inkl. tiltak for økt framkommelighet for bussen på Forus. Kort og direkte rute ily. kort tidshorisont vil bidra positivt i endringen av folks reisevaner.</p>	<p>a) Prioriteringer av kollektiv i Bypakken ligger til grunn for planarbeidet.</p>
2	Sandnes kommune GIV og VAR, 26.09.2016	<p>a) Det er positivt at det legges opp til grønnstrukturer med mål om tverrforbindelse mellom Gandsfjorden og Hafrsfjord.</p> <p>b) Det bør legges opp til to ulike veinett for myke trafikanter: Turveinett - på de gående sine premisser, bør ligge i grøntstrukturen, i forbindelse med vann og stedege kvaliteter. Sykkelveinettet bør planlegges på en effektiv måte, adskilt fra turveinettet og tilpasset for transportsyklister. Vi ber om at det tas stilling til skillet mellom disse ulike funksjonene i prinsippene, samt at overordnede planer/mål for disse infrastrukturgrepene fremkommer av planprinsippene.</p> <p>c) I grøntstrukturen bør det være et viktig prinsipp å lage målpunkt som aktivitetsområder og lekearealer, samt tilrettelegge for opplevelsesverdier langs turveinettet, for å sikre kvaliteten og bruken av grøntstrukturen.</p> <p>d) Det er på et prinsipielt nivå viktig å definere hva bredde et grøntdrag må ha for å være av regional viktig karakter. For å oppnå en god byøkologi hvor den nye grønttraseen kan ha funksjon som korridor og habitat for fugle- og dyreliv, bør det etterstrebes en bredde på minimum 40 meter. Det vises til målsetninger i Miljøplan for Sandnes.</p> <p>e) Det bør legges opp til å etablere grønne undervisningsområder tilknyttet grøntstrukturen.</p>	<p>a-e) Merknaden tas med som innspill i det videre arbeidet med planen.</p>
3	Fylkesmannen, 03.10.2016	<p>a) Fylkesmannen synes det er fornuftig at prinsipper forankres før planforslag utarbeides. Det er positivt at prinsippet har god politisk forankring. Viktig at kommunene går i samme retning gjennom en bred prosess og kjenner eierskap til planen.</p>	<p>a-c) Tas til orientering</p>

		<p>b) Fylkesmannen berømmer kommunene for analysearbeidet som har vært gjennom et bredt medvirkningsopplegg.</p> <p>c) Fylkesmannen støtter opp om valgt planprinsipp.</p> <p>d) Planprinsippet kan være utfordrende for grønnstrukturen. Fylkesmannen påpeker viktigheten av en sterk grønnstruktur i og gjennom områder. Åpning av kanaler og vannflater kan skape gode kvaliteter i grønnstrukturen.</p> <p>e) Fylkesmannen er skeptisk til at randsonene tas ut av planområdet, med tanke på en sterk grønnstruktur og tilgjengelighet for sykkel og gange.</p> <p>f) Fylkesmannen minner om at gode analyser må legges til grunn for utvikling rundt holdeplasser. De uttrykker også skepsis til at kategori 3 næring legges innenfor influensområdet til bussveien.</p> <p>g) Fylkesmannen anbefaler å være tilbaketrukne med bruk av ikke-bebygde områder, og ser ikke grunn for å ta i bruk eksisterende området på golfbanen før det blir et behov.</p> <p>h) Fylkesmannen ser frem mot en videre tett dialog i videre planarbeid.</p>	<p>d) Virkemidler for å realisere grønnstruktur blir en viktig del av det videre planarbeidet.</p> <p>e) Det er ikke nødvendig å innlemme alle randsonene i planforslaget for å sikre en sammenhengende grønnstruktur og tilgjengelighet for sykkel og gange i randsonene. Planen skal koordineres med tilstøtende planer og kommuneplanene. Hovedsykkelruter og grønnstruktur i randsonene sikres i kommuneplanene.</p> <p>f) Nærmere analyser vil vise hvordan eksisterende regulert situasjon passer med anbefalt prinsipp. Holdeplasser holdes av til kategori 1 (evt kategori 2 i noen tilfeller). Planprinsippet ivaretar forventet sysselsettingsvekst for kategori 1. Influensområdet for bussveien dekker nesten hele planområdet. Eventuelle kategori 3 områder nær nestbest betjente holdeplasser kan bli aktuelt å videreføre for å sikre at arbeidsplassintensive virksomheter samles og bidrar til å skape nye møteplasser og urbane kvaliteter. Det er ønskelig å opprettholde kategori 3 virksomheter også i sentrale næringsområder av hensyn til komplette næringskjeder, hele verdikjeder og fleksibilitet til omstilling i næringsliv.</p> <p>g-h) Tas til orientering.</p>
4	Sola, Sandnes og Stavanger kommuners kulturavdelinger 03.10.2016	<p>a) Kulturavdelingen i Sola påpeker at hele utviklingen på Forus kun er gjort med fokus på næring, uten noe fokus på områdets natur, kultur eller potensialet for rekreasjon. Kulturavdelingen ønsker at det legges vekt på bokvalitet for innbyggerne i bydelen(e) som blir berørt av planen, hvor det er avgjørende å inkludere områder for kulturutøvelse (også uformelle sosiale møteplasser). Omtaler at Forus har likhetstrekk med Ørestad i København, og henviser til deres nettsider for inspirasjon om hvordan man kan utvikle et nytt område med næring, kollektivtransport, boliger, skoler og barnehager, opplevelser og kultur som del av en helhetlig plan og strategi.</p>	<p>a) I de områdene hvor det planlegges fortetting av boliger er det naturlig å tilrettelegge for et så attraktivt bomiljø som mulig. Boligfortetting krever også service. I tilknytning til lokalsentrene på Gausel og Lura kan det åpnes for områdekvaliteter i form av møteplasser, samfunnshus og eventuelle idrettsformål.</p>

		<p>b) Det er også ønskelig at det lages en plan for området med hensyn til skulpturer, utsmykninger og installasjoner.</p> <p>c) Kulturlivet lever i bykjerner og oppstår i naturlig fortettede områder. Ved å etablere kulturtilbud i Forus-området må man være påpasselig med at dette ikke går på bekostning av byene, men i så fall kan være et supplement til byene. Fortetting med boligområder og stor lokal bosetting vil naturlig skape behov for møteplasser og aktivitetsmuligheter.</p> <p>d) Kulturundersøkelsen for Nord-Jæren (Sola, Stavanger, Randaberg og Sandnes) viser at Sandnes kommunes innbyggere i stor grad har tilgang til et bredt register av kulturtilbud innenfor egen kommune. På noen få områder benytter man tilbud som bare finnes i Stavanger. Det generelle inntrykket for Nord-Jæren er at innbyggerne får dekket sitt samlede behov for kultur med korte avstander og effektiv forflytning mellom eksisterende tilbud på tvers av kommunegrenser.</p>	<p>b) Tas til orientering i det videre planarbeid.</p> <p>c) Planen skal unngå å tilrettelegge for regionale kulturtilbud som er i konkurranse med kommunesentrene.</p> <p>d) Tas til orientering.</p>
5	Jernbaneløst, 03.10.2016	<p>a) Parkeringsstrategi for Forusområdet blir en svært viktig del av det kommende planarbeid. Alle randsoneområdene bør inngå i samme restriktive parkeringsnorm. All parkering vil påvirke kapasiteten i veinettet, reisemiddelfordelingen og grunnlaget for kollektivtrafikken.</p> <p>b) Nyskapt trafikk ved utbygging er en utfordring. Det bør ligge som et prinsipp at biltrafikken skal reduseres i forhold til dagens nivå. Jernbaneløst anbefaler at plangrunnlaget legges fram for styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren.</p> <p>c) Jernbaneløst mener at en kompakt utvikling av Nord-Jæren vil være hensiktsmessig. Det bør gjøres rekkefølgevurderinger til når de ulike deler av områdene skal utvikles og til hvordan disse skal betjenes trafikkalt. I en slik vurdering bør også andre senterområder på Nord-Jæren inngå i arbeidet, selv om de ikke ligger i direkte tilknytning til Forusområdet.</p> <p>d) Det er lite hensiktsmessig å etablere flere togstopp på Jærbanen uten at det gjøres grundige vurderinger knyttet til framtidig utbygging, kobling mot andre kollektivformer og ønsket trafikkavvikling. Hele</p>	<p>a) Randsone som er foreslått tatt ut i planforslaget er i hovedsak tenkt til boligformål. Det er først og fremst viktig å sikre felles parkeringskrav til næringsområdene. Det blir sikret selv om noen av randsone tas ut av planen.</p> <p>b) Merknaden tas med som innspill i det videre arbeidet med planen. Tiltakene i Bypakke Nord-Jæren ligger som forutsetninger for planarbeidet. Presentasjon av plangrunnlaget for styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren vil bli vurdert i neste fase av planarbeidet.</p> <p>c) Dette er en del av anbefaling i planprinsippet. Forus sin rolle i relasjon til andre næringsområder vil bli vurdert.</p> <p>d) Utredningsarbeidet av planprinsippene har vist at det er tilstrekkelig med næringsarealer for alle næringskategorier innenfor allerede utbygde næringsområder på Forus, også i lang tid etter planhorisonten 2040. Det blir ikke anbefalt å utvikle nye togstopp på Forus når det ikke er avdekket behov for økte arealer til arbeidsplassintensiv</p>

		<p>reisekjeder må vurderes, også bruk av flere transportmidler. Koplingen mot regionens bussvei-satsing må legges til grunn.</p>	<p>kontorvirksomhet. Planen bør sikre mulighet for framtidig forbindelse mellom fv. 44 og jernbanen, i tilfelle det senere blir aktuelt å etablere ny Forus stasjon. Lura stasjon blir vurdert i kommuneplan for Sandnes, og plassert med byttepunkt til bussveien.</p>
6	Nortura, 03.10.2016	<p>a) Norturas slakteri på Forus er planlagt flyttet. Det er derfor svært viktig at fremtidige muligheter for eiendommen avklares i IKDP Forus.</p> <p>b) Ser med bekymring at det foreslås å komprimere planen så mye at store deler av Forus kan bli liggende i et «plan-vakuum»/settes på vent frem til 2040. Det komprimerte prinsippet vil ikke gi fullstendige rammer for en videre utvikling av Forus. Det må gis gode og forutsigbare føringer for utviklingen innenfor hele planområdet.</p> <p>c) Kommuneplanen for Stavanger har avsatt Nortura-eiendommen til hensynssone byomforming og at rammene for nye bruksformål skal avklares i IKDP Forus. Gjelder hele eiendommen på 110 daa.</p> <p>d) Planprinsippet som anbefales svarer ikke på bestillingen for planarbeidet i tilstrekkelig grad, og forutsetninger og føringer gitt i kommuneplanens arealdel for Stavanger (2014-2029) avklares ikke slik som forutsatt. Nortura-eiendommen er i sin helhet avsatt til byomforming der detaljer skal avklares i IKDP Forus. Transformasjonen bør innebære en endring til område med blandete funksjoner der både bolig og arbeidsplasser inngår. Mener at «gode og blandete områder for bolig og næring langs kollektivtraseene» må forstås som mer enn noen stoppesteder. Mener at planbestillingen med å avklare muligheter og omfang av boligbygging i Forus sin randsone ikke er besvart når randsoner er foreslått tatt ut av planen.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Anbefalt planprinsipp foreslår å konsentrere nye arbeidsplassintensive virksomheter rundt noen holdeplasser fordi det gir best måloppnåelse vurdert i forhold til mål om næringsutvikling, energi/klima/transport og muligheter for å skape nye områdekvaliteter. Det er ikke realistisk at hele utbyggingspotensialet på Forus realiseres fram til 2040 fordi området er svært stort i forhold til oppdaterte befolknings- og sysselsettingsprognoser for regionen. Kommunene prioriterer utbygging som når samfunnsmålene best. Det finnes ikke noen plan-vakuum i kommunene. Alle områder er angitt med formål i kommuneplanenes arealdeler.</p> <p>c) I planprogrammet for IKDP Forus ble nye stasjoner lagt inn i to av tre planprinsipper for å få vurdert problemstillinger på et overordnet nivå. Derfor er nye stasjoner vurdert i Utredning av måloppnåelse for tre alternative planprinsipper. Kommunene har hatt møte med Jernbaneverket og frambragt egne faglige vurderinger om Forus stasjon både som mulig byttepunkt og inflasjonsområde for utbygging. Se mer omtale i saksforelegg om endelig prinsippavklaring. Rådmennene anbefaler at Nortura-eiendommen utnyttes til formål tilpasset tilgjengelighetsprofilen. IKDP Forus skal holde åpen mulig framtidig forbindelse til mulig framtidig Forus stasjon.</p> <p>d) I neste fase av planarbeidet vil det jobbes med hvordan området i og rundt Nortura kan utvikles. De høyeste</p>

		<p>e) Nortura tror at eiendommen er svært egnet for bl.a. boligformål, næring, kultur og servicefunksjoner for disse.</p> <p>f) Nortura har startet arbeidet med å vurdere framtidig bruk av eiendommen. I forslagene viser de til en robusthet og høy grad av fleksibilitet med en kollektivakse fra Forus stasjon og vestover mot bussveien. Forslagene viser Forus togstasjon med bl.a. hotell, kultur, kontor, handel, servering og annen service i tillegg til boliger, skole og barnehage inkludert parker og byrom.</p> <p>g) Utredning av Forus stasjon i tema transport i planprinsippene er mangelfull og svarer ikke på Stavanger bystyres bestilling om en slik utredning. Gjennom den planleggingen som skal gjøres for Nortura-eiendommen er det en unik mulighet for å legge til rette for at Forus stasjon kan kobles opp mot Gamle Forusvei og videre vestover til fv. 44 (Bussveien). Dette vil øke attraktiviteten, kontakten med Gandsfjorden og tilgjengeligheten for hele dette området. Mener at det er svært vanlig å benytte 3-600 meter radius som influensområde rundt offentlig kommunikasjon. Nortura mener argumentet om at Forus stasjon vil overlape nedslagsfeltet og kundegrnlaget til Gausel stasjon er feil fordi 1000 meter er for stor radius. Forus stasjon vil bli det mest effektive byttepunktet mellom tog og bussveien, spesielt for de reisende fra syd for Forus, og vil være det mest egnede startpunktet for tverrforbindelsen mellom Jærbanen og Sola flyplass.</p>	<p>tetthetene i planen vil bli vurdert lagt i tilknytning til de utvalgte stoppesteder på bussveien. Gode og blandede områder for bolig blir hovedretningen for utviklingen av Forus øst for E39, jfr anbefalt prinsipp. Kommunene vil prioritere områder med best tilgjengelighet, eksisterende sosial infrastruktur og gode bokvaliteter. Hvordan anbefalt prinsipp skal følges opp angående omfang blir vurdert i neste fase. Utnyttelsen som legges til grunn i randsonene av planen er den samme i alle tre planprinsippene. Planbestillingen omtaler at umuligheter og omfang av boligbygging i randsonene skal avklares. Dette arbeidet blir gjennomført som del av utredningene før planforslag utarbeides. Oppgaven blir besvart, men randsonene kan tas ut av planområdet.</p> <p>e) Tas til orientering.</p> <p>f) Tas til orientering.</p> <p>g) Gjennomført utredning er tilstrekkelig til å kunne fraråde etablering av Forus stasjon som del av IKDP Forus. Hvis det skal utredes ytterligere bør det skje i regi av JBV. Eller at andre aktører bidrar økonomisk, og deretter er det uansett JBV sin rolle å anbefale etablering av ny stasjon i prosessen med Nasjonal Transportplan. Det er en omstendelig og langvarig prosess som uansett ikke kan skje i IKDP Forus. For den utviklingen som planen legger opp til i og rundt Nortura, vil det kollektive reisebehovet kunne betjenes via bussveien og andre etablerte bussruter i området. En eventuell Forus stasjon vil ikke ha direkte kobling til bussveien og vil kreve en egen bussforbindelse mot det øvrige Forus for å betjene dette området. Behovet for kobling mellom det regionale togtilbudet og de sentrale deler av Forus anses som godt dekket ved omstigning på Gausel stasjon, eventuelt supplert av en framtidig Lura stasjon. Influensområde for holdeplasser på bussveien er</p>
--	--	--	--

			definert som 500 meter. Jærbanen er et regionalt kollektivtilbud og har derfor et større influensområde enn et lokalt busstilbud. Viser til kapittel 7 i saksfremlegget for mer utfyllende svar om Forus Stasjon.
7	Ragnar Tveterås m.fl. professorer, 03.10.2016	<p>Fokuset i notatet er på rammebetingelsene for næringslivet, og hvordan disse kan påvirke næringslivets beslutninger om etablering, vekst eller nedleggelse. Følgende fremmes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) I en fremtid hvor Stavanger-regionen må konkurrere med andre regioner om nye næringer, er det viktig å ikke svekke attraktiviteten til denne lokasjonen gjennom reguleringer som medfører for strenge eller unødvendige restriksjoner. b) Den største utfordringen for Stavanger-regionen de neste ti-årene er å sikre regionens verdiskaping og velferd gjennom å skape attraktivitet for bedrifter (kapital) og mennesker (arbeidskraft). For å opprettholde verdiskapingen i regionen i størst mulig grad påpekes det at vi må tiltrekke oss bedrifter fra de mest høyproduktive sektorene utenfor petroleumssektoren, og gi bedriftene i alle sektorer rammebetingelser som bidrar til at disse er blant de mest produktive innenfor sine respektive sektorer. En vellykket omstilling kan bare skje hvis regionen oppleves som tilstrekkelig attraktiv av kapitaleiere (virksomheter) og arbeidskraft fra inn- og utland. Målsettingen for regionen bør ikke være å maksimere veksten på Forus, men å gi Forus de rammebetingelser som bidrar til at regionen totalt får en vekst som sikrer levestandard og velferd til regionens innbyggere. c) IKDP Forus-prosessen har lite dokumentasjon og analyser av næringslivets behov og faktorer som påvirker lokaliseringattraktivitet (viser til IKDP Forus' hjemmesider). Universitetet i Stavanger anbefaler at det blir et større fokus på å styrke kunnskapsgrunnlaget knyttet til dette i den videre prosessen. 	<p>Merknaden er også kommentert i saksforelegget om prinsippavklaringen, kapittel 7.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Tas til orientering. Hvilke reguleringer og virkemidler som er aktuelle å bruke i planen er ikke vurdert enda. b) Tas til orientering. Kommunene ønsker samarbeid med kompetanse innenfor innovasjon som kan gi innspill om hvordan Forus kan utvikles for å være en attraktiv lokasjon for framtidens bedrifter og de mest attraktive arbeidstakerne. c) Tas til orientering. Kommunene ønsker å benytte samarbeid med UIS, Næringsforeningen, Forus Næringspark og andre sentrale aktører i regionens næringsliv for å øke kunnskapen om hva som kan styrke Forus sin attraktivitet som næringslokasjon. Tilrettelegging for et mangfoldig næringsliv vil bli viktig i planutformingen. Planprinsippene er basert på ulike rapporter og bakgrunnsinformasjon. Det er blant annet hentet erfaringer fra Regional næringsarealstrategi for Stavanger-regionen (mai 2015); I tillegg er samfunnsøkonomisk analyse, stedsanalyse (Brandsberg Dahls Arkitekter) og Strategisk Næringsplan 2013-2015 (Greater Stavanger) rapporter som er lagt til grunn i analysearbeidet om næringsutvikling og forholdet til kommunesentraene. Kommunene har samarbeidet med og mottatt dokumentasjon om planlegging for innovative næringsområder. I utredningen om tre planprinsipper er det utredet hvordan målsettinger for næringsutvikling ivaretas.

		<p>d) Kunnskapsgrunnlaget for å styrke sentrumsområdenes relative posisjon i forhold til Forus og andre områder synes å være mangelfullt, og kan gi urealistiske forestillinger om sentrumsområdenes attraktivitet. Det anbefales at kommunene mål om å balansere veksten på Forus og i sentrumsområdene får en bedre kunnskapsmessig forankring.</p> <p>e) Det anbefales at det vises stor varsomhet i bruk av langsiktige prognoser som grunnlag for planer og reguleringer for næringslivet. IKDP Forus bruker prognoser om vekst i sysselsetting de neste tiårene som er svært usikre. Det er viktig at usikre prognoser ikke blir et grunnlag for å lage strenge eller unødvendige restriksjoner for å ivareta andre hensyn (eks. helse, miljø og sikkerhet), i en fremtid hvor regionen trenger fleksibilitet og hurtighet når nye muligheter dukker opp. Usikre prognoser er også et dårlig grunnlag for å balansere veksten mellom Forus og sentrumsområdene. Forus-området har unike muligheter for eksperimentering og innovasjon som sentrumsområdene rundt mangler (pga. reguleringer og bruksinteresser).</p> <p>f) Vi har ikke nok kunnskap til å pålegge restriksjoner som vi ikke forstår konsekvensene av i dag. Politikerne i de tre eierkommunene bør tenke seg godt om så de ikke lager for restriktive planer for Forus, da det kan være avgjørende for hvorvidt de mest attraktive bedriftene lokaliserer seg og vokser i regionen. Kunnskapsgrunnlaget om lokaliseringsevningene til ulike bedrifter i ulike næringer vil vanligvis være svært mangelfullt hos regionale politiske myndigheter, og når dette i tillegg skal kobles mot kunnskap om egenskapene til ulike lokaliteter i regionen så blir utfordringene store.</p>	<p>d) Tekst om å balansere veksten på Forus relatert til andre områder endres i endelig utgave av prinsippdokument. Deler av omtalen har bakgrunn i planbestillingen. Kommunene vil løse dette heller med å drøfte hvordan ulike næringsområder kan utfylle hverandres roller. Og hvilke kvaliteter som kan forventes av Forus som næringsområde.</p> <p>e-f) Det er tatt hensyn til at langsiktige prognoser er usikre. Prognosene for sysselsetting er basert på analyser og kunnskap om befolkningsutvikling, mulige utviklingsretninger for næringslivet og vurdering av gjennomsnittlig utbygging på Forus de siste ti-årene. Flere prognoser peker i samme retning. I anbefalt planprinsipp er der utbyggingspotensiale langt utover det prognosene viser som sannsynlig vekst. I oppdatert utgave av prinsippdokument er dette illustrert og omtalt ytterligere. Kommunene er opptatt av å lykkes med å samle nye arbeidsplassintensive virksomheter (kat. 1) slik at de kan bli en ressurs for definerte kjerneområder ved godt betjente bussholdeplasser. Planen er fleksibel for endringer og eventuelle utvidelser, dersom det skulle vise seg å være behov for mer areal til kategori 1 næring.</p>
8	Næringsforeningen i Stavanger-regionen, 03.10.2016	<p>a) Viser til at det fra 2001-2014 har vært et snitt på 1500 nye arbeidsplasser i året på Forus. I sysselsettingsveksten i høringsutkastet er dette nedjustert til 270- 545 arbeidsplasser i året.</p>	<p>a) Det er ikke kommunene som aktivt har nedjustert antall arbeidsplasser. Kommunene har benyttet prognoser fra ulike analyser som har vært utført for vår region siden 2014. Sumtallene er fordelt på alle regionens</p>

	<p>b) Viser til at det i høringsutkastet står "Planen skal bruke virkemidler for å avgjøre hvilke deler av planområdet som skal prioriteres for utbygging" Næringsforeningen kan ikke se at en virkemiddelbruk for å begrense veksten på Forus harmonerer med visjon om å styrke Forus som næringsområde. Det stilles også spørsmål ved at konkrete formuleringer om virkemiddelbruk er tatt ut av høringsutkastet til planprinsipp.</p> <p>c) Positivt at en tilrettelegger for kunnskapsbasert arbeidsplasser på Forus. Samtidig vil det være sterkt begrensende at dette kun skjer rundt noen få bussholdeplasser. Næringsforeningen mener denne utviklingen bør skje i tilknytning til alle holdeplasser på Forus, samt at Tvedt-senteret og Kvadrat videreutvikles som møteplasser.</p> <p>d) Viser til at det er foreslått at Forus skal ha langsiktig regional beredskap for næringsarealer for kategori 3 også etter 2040. Næringsforeningen peker på at det er liten eller ingen etterspørsel etter kategori 3 bedrifter på Forus de siste ti årene, tvert i mot flytter flere slike virksomheter ut av området. Planarbeidet har ikke gjennomført gode vurderinger av hvilke trender for næringsutvikling og fremtidige drivere av fremtidige arbeidsplasser. Det henvises til UiS/ Innovasjonssenterets forskningsprosjekt om Forus og kriterier for attraktivitet.</p> <p>e) Det vises til COWI's analyse fra 2014, som viser at framtidige investeringer på Forus har klart høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn andre næringsområder i regionen. Det stilles spørsmål til hvorfor dette ikke er kommentert i planprogram eller forslag til planprinsipp.</p>	<p>næringsområder med samme andel som områdene hadde i 2013.</p> <p>b) Virkemiddelbruk er ikke vurdert enda. Det er kort omtalt i saksforelegget om prinsippavklaringen. Arbeid med å vurdere og avklare virkemiddelbruk kommer i neste fase i planarbeidet. Viser også til saksforelegg kap. 7 – Arealkapasitet som ikke utnyttetes. Hensikten med anbefalt prinsipp er ikke å holde igjen på utviklingen av Forus, men å konsentrere bymessige kvaliteter til noen områder.</p> <p>c) Tas til orientering. Høy utnyttelse langs 1-2 holdeplasser i øst-vest- og nord-sør aksene (som får best dekning i Bypakken), ses på som viktig for å skape arenaer for kunnskapsbaserte og innovative virksomheter. Hvis disse virksomhetene spres på for mange steder får vi ikke den kritiske mengden noen steder som skal til for å lykkes.</p> <p>d) Dokumentasjon om næringsutvikling i regionen og på Forus viser hvordan Forus har bygd ut flere eiendommer på Forus til lager og industri. Etter 2009 har Forus tatt en større andel av slike utbygginger enn f.eks. Skurve og Dusavik. I samme periode har utbygging til slike formål samt kontorformål vært dominerende på Forus. Støtter at behovet for kategori 3-områder må analyseres nærmere. Kommunene ønsker å benytte samarbeid med UiS, Næringsforeningen, Forus Næringspark og andre sentrale aktører i regionens næringsliv for å øke kunnskapen om hva som kan styrke Forus sin attraktivitet som næringslokasjon. Se for øvrig UiS, svar c-f, samt saksforelegget.</p> <p>e) Kommunene er godt kjent med innholdet i COWI-rapporten. Den var en del av grunnlaget for Greater Stavangers næringsarealstrategi, et arbeid som kommunene deltok aktivt i. COWI-rapporten anbefaler under mange forutsetninger at en størst mulig</p>
--	---	---

		<p>f) Mener at øvrige planprinsipp utenom komprimert blir for dårlig analysert. Stiller spørsmål ved at næringsutvikling blir ensidig vurdert ut fra et behov for arealberedskap for næringsutvikling. Kunnskapsbaserte arbeidsplasser er viktigere enn lager/industri for å opprettholde verdiskapningen i regionen. Det bes om et tettere samarbeid med kompetansemiljøet om næringsutvikling ved UiS angående virksomheter som vil komme i fremtiden/ etterspørsel av arealer.</p> <p>g) Næringsforeningen peker på at andre planprinsipp vil være mer attraktive for næringsutvikling, om man ser på 10-minutters by konseptet, da komprimert alternativ ikke foreslår dette over hele Forus. Anbefalt planprinsipp vil ikke kunne tilby lokalisering av nye handelskonsepter, som er en næring i endring og som vanskelig kan tilbys i sentrumsområdene. Etterlyser en handelsanalyse for strukturendringer i handelsnæringen, samt virksomhetslokalisering i et regionalt perspektiv.</p> <p>h) Energi og klima: Stiller spørsmål ved måloppnåelsen for energi og klima for komprimert alternativ, da funksjonsblanding vil medføre</p>	<p>del av sysselsettingsveksten bør legges til Forus. Men den understreker også at valg regionen gjør for øvrig, for eksempel investeringene i transportsystemet, er viktige argument for å nyansere og tilpasse en slik strategi. Rapporten understreker hvor stor betydning det har å se planleggingen av Forus i sammenheng med kommende Bypakke Nord Jæren. Det er nettopp det vi og har gjort i vår anbefaling.</p> <p>f) Alle planprinsippene har blitt utredet på samme grunnlag, systematisk innenfor de strategier som framgår i målstrukturen i planprogrammets kapittel 5. Områdekvaliteter er vurdert i tillegg til arealberedskap for ulike næringskategorier. Det er riktig at mange andre forhold påvirker om Forus lykkes som næringslokasjon. Det handler i stor grad om andre virkemidler enn de kommunene kan benytte i IKDP Forus og som finnes i plan- og bygningsloven. Slike forhold blir likevel aktuelle å beskrive i planarbeidet i neste fase. Kommunene ser at vi må gjøre mer for en nær og reell dialog med næringslivet. Det vil bli tatt initiativ til tett samarbeid både med Næringsforeningen og andre sentrale aktører i næringslivet i regionen, spesielt på Forus. Tilrettelegging for et mangfoldig næringsliv blir viktig i planutformingen.</p> <p>g) Det er aktuelt å se til 10- minutters by konsept for å skape gangbare soner rundt kjerneområdene både øst og vest for E39. Handelsetableringer må skje innenfor Regionalplanens og Kommuneplanenes ordning for handel. Det betyr at handel knyttes primært til kommune-, bydels- og lokalsentre. Handelsanalyse kan bli aktuelt i neste fase for å avklare eventuelle økte rammer som følge av ny boligbebyggelse.</p> <p>h) Funksjonsblanding kan generere flere korte turer og en bedre balanse i reiseretning. Det er delvis begrunnelsen for</p>
--	--	--	---

	<p>boliger tett på næringsområdet på Forus. Stiller spørsmål om det gode kollektivtilbudet på Forus ikke skal utnyttes bedre for å oppnå nullvekstmålet.</p> <p>i) Ser på det som lite realistisk å åpne deler av Stokkavannet samt etablere grønnstruktur i områder som er regulert til næring/bolig. Tviler på om verdien disse grepene vil ha, står i rimelig forhold til innløsnings- og opparbeidelsesinvesteringene som må gjøres. Det konkluderes med at utredning for energi og klima har vesentlige mangler, og at det utredes bedre i det videre arbeid.</p> <p>j) Forus stasjon: Mener det er for snevert at det i hovedsak er lagt vekt på reisetid i utredning av Forus stasjon. Forus stasjon bør gjenåpnes fordi Gausel stasjon ikke fungerer som byttepunkt mellom tog og buss. I en ny Forus stasjon vil byttemotstanden være lav grunnet kort avstand mellom tog og buss, samt tilbud til reisende (kiosk, butikk, osv.) Området rundt Forus stasjon har stort transformasjons-potensiale. Det er ikke utredet ny Forus stasjon for energi og klima. Utredningen benytter 1000 m influensområdet, andre steder er det brukt 3-500 m. Antar at det er brukt 1000 m for å få et resultat som samsvarer med forhåndsbestemte konklusjoner. Ved bruk av 500 m radius har Gausel et ubetydelig transformasjonspotensiale. Viser til at Stavanger bystyre tidligere har bedt om at Forus stasjon utredes.</p> <p>k) Travbanen: Vurderer at travbaneområdet er svært godt egnet til mer kompakt næringsutvikling enn i dag, grunnet god kollektivtilgjengelighet. Etterlyser vurderinger for energi og miljø ved å la et så sentralt område værende ubebygde de neste 20 år.</p>	<p>å åpne for boligutvikling på Forus øst for E39 slik det komprimerte planprinsippet viste, og som videreføres i anbefalt prinsipp. Prosjektet skal også vurdere potensialet for boligutvikling i randsonene til Forus. I denne første utgaven av IKDP Forus har kommunene konkludert med at Forus vest fortsatt bør forbeholdes mangfoldig næringsutvikling.</p> <p>Mulighetene for å nå nullvekstmålet for Nord-Jæren er større om vi lokaliserer funksjoner i Sandnes og Stavanger sentrum, eller i bybåndet mellom Stavanger sentrum og Jåttåvågen, enn i Forusområdet.</p> <p>i) Tas til orientering. Regional grøntstruktur gjennom Forus blir en viktig sak for kommunene fordi det handler om kvaliteter som berører hele byområdet, men også næringslivet på Forus. Alternative traseer og ulike løsninger må vurderes. Utredning innen energi og klima handler foreløpig kun om transport og planprinsippenes muligheter til å tilfredsstille 0-vekstmålet for personbiltransport. Analyser i denne fasen er rettet på å velge prinsipp. Grundigere analyser kommer.</p> <p>j) En eventuell Forus stasjon vil ikke ha direkte kobling til bussveien og vil kreve en egen bussforbindelse mot det øvrige Forus for å betjene dette området. Behovet for kobling mellom det regionale togtilbudet og de sentrale deler av Forus anses som bedre dekket ved omstigning på Gausel stasjon, eventuelt supplert av en fremtidig Lura stasjon. Influensområde for holdeplasser på bussveien er definert som 500 meter. Jærbanen er et regionalt kollektivtilbud og har derfor et større influensområde enn et lokalt busstilbud. Viser til kapittel 7 i saksfremlegget for mer utfyllende svar om Forus stasjon.</p> <p>k og l) Tas til orientering. Planen vil ifølge analyser dekke behov for alle næringskategorier frem til 2040 og det er</p>
--	---	--

		<p>l) Golfbanen: Viser til at det andre steder skal bygges 400 m fra kollektivaksen og sør for Åsenveien på golfbanen, bare 200 m. Mener det mangler begrunnelser på hvorfor dette er gjort. Viktig å benytte arealene langs bussveien.</p>	<p>ikke behov for å ta i bruk ubebygde områder. Det er ikke realistisk at hele utbyggingspotensialet på Forus realiseres fram til 2040. Derav ønskes det å holde igjen på arealer som Travbanen og Golfbanen.</p>
9	<p>Tvedt Eiendom AS, Sunde Estate AS og Habi AS, 03.10.2016</p>	<p>a) Bekymringsfullt at anbefalingen legger opp til et prinsipp som sterkt begrenser den helhetlige utviklingen og potensielle verdiskapningen på Forus.</p> <p>b) Viser til anerkjente forskere på verdiskapning som har pekt på mulige negative konsekvenser ved å begrense og sterkt regulere næringsområdet.</p> <p>c) For de aller fleste vil ikke en lokalisering til regionens sentrumsområder være et alternativ til Forus, derimot vil andre byregioner trolig være det mest realistiske lokaliseringsalternativet.</p> <p>d) Bekymret for hvilke virkemidler og tiltak en ønsker å benytte for å nå målet om balansert vekst. Gjør oppmerksom på at å endre gjeldende regulering for å gjøre Forus mindre attraktivt kan medføre et betydelig økonomisk ansvar for den/de berørte kommuner.</p> <p>e) Kritisk til at det er de mest sentralt beliggende områdene i regionen som skal utgjøre den viktigste arealberedskapen. Det vil ikke styrke attraktiviteten mht. næringsutvikling på Forus eller bidra til å gjennomføre nødvendige omstillinger i regionen. Det er dårlig miljøpolitikk å la områder tett opp til kollektivaksen ligge ubenyttet samtidig som en bygger ut arealer som ligger lenger fra disse aksene.</p> <p>f) Utviklingen de siste 10 årene viser at det er liten eller ingen etterspørsel etter type kategori 3 arealer på Forus, tvert imot flytter mange av bedriftene som har behov for denne typen arealer ut fra området. Planarbeidet har ikke gjennomført gode vurderinger av hvilke trender som gjelder mht. næringsutvikling (inkl. handel) og hva som vil være de viktige driverne for å få etablert fremtidige arbeidsplasser i regionen.</p> <p>g) Kan ikke se at vurderinger om at planprinsippet 'Konsentrert utbygging' bidrar til å øke områdeattraktiviteten, er basert på solide faglige vurderinger. Planen må i større grad basere seg på</p>	<p>a-b) Tas til orientering. Planen begrenser ikke mengden utbygging, men konsentrerer virksomheter med mange ansatte. Forskernes innspill er kommentert andre steder. Oppdatert prinsippdokument belyser bedre utbyggingspotensialet innenfor anbefalt prinsipp.</p> <p>c) Vil fremdeles være betydelige areal til utvikling igjen på Forus.</p> <p>d) Tekst om balansert vekst er endret, se saksforelegget om dette. Forus bør fylle en rolle som passer til å utfylle og støtte andre næringsområder. Egnede kvaliteter bør utvikles, f.eks. møteplasser. Virkemiddelbruk som har til hensikt å balansere vekst i forhold til andre områder er ikke aktuelt.</p> <p>e) Forus utgjør en naturlig arealberedskap fordi området har en svært stor restkapasitet når vi sammenligner med tettheter som kan bli aktuelle. Det er blant annet vist i Forusvisjonen, stedsanalysen for IKDP Forus og nylig gjennom Utredning av måloppnåelse for tre alternative planprinsipper. Anbefalingen er å bygge ut først nær de best betjente bussholdeplassene.</p> <p>f) Se kommentar til Næringsforeningen, svar d). Se også kommentar til UiS, svar c-f.</p> <p>g) Anbefalt prinsipp handler i stor grad om å samle kreftene for å få til gode kvaliteter noen utvalgte steder, der det er best mulighet for å lykkes. Det er også stor grad av synergieffekter mellom flere gode utfall som kan forsterke effekten. Viser til saksforelegg kap. 7. Det vil bli tatt initiativ til tettere samarbeid både med Næringsforeningen og andre sentrale aktører i næringslivet</p>

		<p>analyser/kunnskap om hvilken type etterspørsel av arealer/virksomheter som vil komme i fremtiden. Oppfordrer til å benytte de vurderinger som regionens fremste kompetansemiljø for næringsutvikling ved UiS og IRIS besitter.</p> <p>h) Ønsker å etablere et næringsområde som har de kvaliteter som ligger i 10-minutters byen. Bør styrke og videreutvikle de senterområdene som allerede er etablert i området.</p> <p>i) Stiller spørsmål ved at det komprimerte alternativet gir best måloppnåelse mht. energi og klima, ettersom det med stor sannsynlighet vil generere færre turer med funksjonsblanding.</p> <p>j) Stiller spørsmål ved å ikke benytte fullt ut Bussveien. Fremtidens Forus vil være blant de områder i regionen som vil ha det mest attraktive kollektivtilbudet og har således gode forutsetninger for å bidra til nullvekst i biltransporten.</p> <p>k) Stiller spørsmål med den faglige begrunnelsen for at Forus stasjon ikke bør satses på. Stort utbyggingspotensial 3-500 meter rundt Forus stasjon. 1000 meter som influensområdet blir benyttet i utredningen, men 1000 meter blir sjelden benyttet som grunnlag for å beregne influensområder mht. utbygging. Avstanden mellom Bussveien og Forus stasjon er liten og kostnaden med å bygge stasjonen og sammenkobling er håndterbar og kan finansieres av utbyggingene i området.</p> <p>l) Er kjent med Kommunalutvalget i Stavanger sitt flertallsvedtak den 27.09.2016 og vil i hovedsak slutte seg til dette.</p>	<p>i regionen, spesielt på Forus. Tilrettelegging for framtidens næringsliv blir viktig i planutforming.</p> <p>h) Se svar til Næringsforeningen om 10 min. by, svar g).</p> <p>i) Se svar til Næringsforeningen, svar h).</p> <p>j) Mulighetene for å nå nullvekstmålet for Nord-Jæren er større om vi lokaliserer funksjoner i Sandnes og Stavanger sentrum, eller i bybåndet mellom Stavanger sentrum og Jåttåvågen, enn i Forusområdet. Se også svar til Næringsforeningen, svar h).</p> <p>k) En eventuell Forus stasjon vil ikke ha direkte kobling til bussveien og vil kreve egen bussforbindelse mot det øvrige Forus for å betjene dette området. Behovet for kobling mellom det regionale togtilbudet og de sentrale deler av Forus anses som godt dekket ved omstigning på Gausel stasjon, eventuelt supplert av en fremtidig Lura stasjon. Influensområde for holdeplasser på bussveien er definert som 500 meter. Jærbanen er et regionalt kollektivtilbud og har derfor et større influensområde enn et lokalt busstilbud. Viser til kapittel 7 i saksfremlegget for mer utfyllende svar om Forus Stasjon. Det vil i tillegg være kostnader ved å etablere og drifte et nytt busstilbud fra bussveien til Forus stasjon.</p> <p>l) Tas til orientering.</p>
10	Time kommune, 04.10.2016	<p>Time kommune har fire hovedpunkter til uttale:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Time kommune ser seg tjent med et for næringsvirksomheter godt tilrettelagt Forus-område, siden det forventes at det vil gi mest mulige positive ringvirkninger for hele regionen. 2. Siden også Time kommune har mål om å øke arbeidsplasser innenfor kategori 1 (arbeidsplass-intensive virksomheter), er det for Time kommune viktig at forutsetningen i planarbeidet om at samme andel av regionens totale arbeidsplasser som i 2013 beholdes. 3. Time kommune støtter seg til at alternativet «Komprimert utbygging» blir lagt til grunn for det videre planarbeidet. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Tas til orientering. 2) Tas til orientering. I prognosene som er benyttet, er det forutsatt at Forus beholder samme andel av sysselsettingen som i 2013. Men planen kommer ikke til å bruke virkemidler for å styre dette. 3) Tas til orientering. 4) Tiltakene i Bypakke Nord-Jæren ligger til grunn for planarbeidet. Arealbehovet er dekket langs bussveien. Lura

		<p>4. I alternativet «Komprimert utbygging» bør temaet transport belyses, siden reduksjon av transportbehovet må være et viktig mål med planarbeidet. Mulighetene for å få til et bedre kollektiv-tilbud bør belyses. Her bør inngå hvilket bidrag f.eks. en ny stasjon «Lura» vil kunne gi for et bedre kollektiv-tilbud fra og til Jæren.</p>	<p>stasjon kan kobles til bussveien og vil kunne gi et bedre kollektivtilbud fra og til Jæren. Ny Lura stasjon vurderes i revidering av Sandnes sin kommuneplan. Viser til kapittel 7 i saksfremlegget for mer utfyllende svar om ny togstasjon.</p>
11	Statsbygg, 05.10.2016	<p>a) Statsbygg er hjemmelshaver for flere eiendommer på Forus i Sola kommune og er bortfestet til Sola golfklubb som benytter arealet til golfanlegg. Disse har et samlet areal på 162 daa.</p> <p>b) Statsbygg vurderer at hovedgrepet godt ivaretar nasjonale føringer og planretningslinjer for arealplanlegging og samfunnsutvikling.</p> <p>c) Statsbygg mener en utvikling langs bussveitraseen, spesielt i et pressområde som Forus vil være med å underbygge bruk av kollektive reiser til jobb. Det bør derfor legges til rette for høy utnyttelse også på sørsiden av Åsenveien, på dagens golfbane.</p> <p>d) Statsbygg mener radius for utbygging rundt stoppesteder kan utvides fra 200 meter radius. De legger vekt på Transportøkonomisk institutt sine utredninger som ofte settes til 500 meter som maksimal gåavstand.</p> <p>e) På tross av at området i dag er et stort og sammenhengende grøntområde er det ikke et allment tilgjengelig rekreasjonsområde. Ved utbygging vil en kunne legge til rette for at arealene blir mer tilgjengelige for innbyggerne. Det er også mulig å ivareta golfbanen om det også kommer næring og bolig.</p> <p>f) Flere aktører ser på en utvikling av nordre del av golfbanen som ønskelig og realistisk, det bør være et tungtveiende argument for å utvikle eiendommen til bolig og næring.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Se kap. 7 i saksforelegget. Samt svar til Næringsforeningen, svar I). Viktigste grunn til å unngå utbygging er at der ikke er behov for mer utbyggingsareal på Forus fram til 2040.</p> <p>d) 200 meter influenssone langs Åsenveien og golfbanen er vurdert som tilstrekkelig framtidig utbyggingsområde og er ikke begrunnet utfra hvor langt folk er villige til å gå.</p> <p>e) Tas til orientering. Er planlagt for flere turløyper i området i Kommuneplan for Sola.</p> <p>f) Tas til orientering.</p>
12	Smedvig Eiendom AS, 05.10.2016	<p>a) Inntrykk av at ordbruken i det offentlige rom ikke samsvarer med planens realiteter på flere områder.</p> <p>b) Forus som næringsområde har vært usedvanlig viktig for den regionale oljebaserte veksten. Mener at Forusområdet har hatt noen konkurransefortrinn som har gjort det mulig å utvikle Forusområdet stygt, stort, billig og raskt.</p>	<p>a-f) Tas til orientering. Nyttige innspill å få fra en eiendomsaktør.</p>

		<p>c) Rådmennene har vært frimodige og modige, og med faglige argumenter og utredninger i bakhånd, hevder at de konkurransevridende særrettigheter Forus har hatt ikke lenger kan vedvare.</p> <p>d) Regionens samlede attraktivitet blir langt viktigere enn bare Forus. Forus er en nøkkel til fremtidig suksess, men regionens samlede attraktivitet er langt viktigere når vi skal skape fremtidige vekstmuligheter. Forusdiskusjonen utelukkende på Forus egne premisser blir lite fremtidsrettet. Dette er nøkkelen for å bygge regionen fra en temmelig ensidig oljebasert økonomi til en bredere kompetansebase. Det er ikke snakk om konkurransevridning eller nedbygging av Forus, men mer om bevisst langsiktig bygging av et fremtidig attraktivt Forus med mer enn bare Forus for øyet, sett fra de tre rådmennenes side.</p> <p>e) Planprinsippene bygger på en grundig analyse presentert i «Regional næringsarealstrategi for Stavanger-regionen» utarbeidet av Greater Stavanger i mai 2015. Vi vil sterkt anbefale at IKDP Forus fortsetter å basere sitt arbeid på denne rapporten.</p> <p>f) Gir klart uttrykk for sin støtte til de foreslåtte planprinsipper. En plan som omsider setter Forus i et helhetlig perspektiv.</p>	
13	Statens vegvesen, 07.10.2016	<p>a) Planprogrammet danner et veldig godt utgangspunkt for videre arbeid med de ulike Fokusområdene.</p> <p>b) Statens vegvesen har ikke vesentlige merknader til høringen, men stiller spørsmål ved vurderingen om å kun fortette med høy fortetningsgrad langs 1-2 Bussveiholdeplasser på hver side av E39 (2-4 totalt). Statens vegvesen planlegger rundt 15 holdeplasser for Bussveien i dette området, risikerer at store deler av områdene Bussveien går gjennom ikke har ønsket fortetningsgrad, sett i et nullvekstperspektiv.</p> <p>c) Lagerveien er pekt på som «bystrukturerende kollektivtrasé» i Stavanger sin kommuneplan og det skal etableres Bussvei her, men IKDP Forus argumenterer for å ikke fortette her.</p>	<p>a) Tas til orientering</p> <p>b) Høy utnyttelse langs 1-2 holdeplasser i øst-vest- og nord-sør akse (som får best dekning i Bypakken), ses på som viktig for å skape arenaer for kunnskapsbaserte og innovative virksomheter. Det vil i utgangspunktet gi likt kundegrunnlag for bussveien, men med et fåtall sterkere næringsbaserte holdeplasser. Det er ikke realistisk at hele utbyggingspotensialet på Forus realiseres fram til 2040.</p> <p>c) Tas til orientering. Hvordan influensområder rundt holdeplasser med nestbest bussbetjening utvikles gjennom</p>

		<p>d) Fornuftig å «roe ned» på Forus. Større muligheter for å nå nullvekstmålet om vi lokaliserer funksjoner som gir mange personreiser i Stavanger og Sandnes sentrum, samt i bybåndet og i Jåttåvågen. Støtter den balanserte utviklingen som legges til grunn, i stedet for å utvikle Forus så mye som mulig.</p> <p>e) «Skurrer» allikevel at det kun legges opp til høy fortettningsgrad rundt et fåtall av Bussveiholdeplassene og kun langs deler av Bussveistrekningene. Stiller spørsmålet om det vil være fornuftig å ta utgangspunkt i utbyggingspotensialet i det komprimerte alternativet, og «smøre dette utover» Bussveilinjene. Herigjennom kunne man oppnådd en ønsket begrenset vekst på Forus, samtidig som en sikrer at Bussveien får attraktive områder hele veien til endestoppet på Ikea.</p> <p>f) Mener man må gå en ekstra runde på om de resterende delene av Bussveistrekningene bør få noe mer fortetting, herunder større kundegrunnlag i tråd med målet om nullvekst.</p> <p>g) Det må være en forutsetning at det er Bussveiprojektet som er førende for lokalisering av stoppesteder.</p> <p>h) Statens vegvesen forutsetter at fokuset på sykkel- og gange generelt er stort i det videre arbeidet med kommunedelplanen.</p> <p>i) Tilnærmingen på temaet transport synes fornuftig. Berømmer forsøket på å operasjonalisere nullvekstmålet.</p> <p>j) I det videre arbeidet med kommunedelplanen blir det svært viktig å sikre en forsvarlig parkeringspolitikk i tråd med nullvekstmålet, og arbeidet som allerede er lagt ned i kommunedelplanen for parkering.</p> <p>k) Støtter hvordan kommunene resonnerer rundt ny Forus stasjon.</p>	<p>planen er ikke tatt stilling til. Bystrukturereffekt kan også økes i senere revisjoner av planen.</p> <p>d) Planen vil i liten grad påvirke hvor i regionen veksten skal skje. Se også kap. 7 i saksforelegget.</p> <p>e) Ville i så fall fått likt kundegrunnlag for bussveien, men dårligere effekt f.eks. med møteplasser holdeplasser. (Se svar til punkt b over.)</p> <p>f) Viser til svar på punkt b-c.</p> <p>g) Tas til etterretning.</p> <p>h) Tas med i det videre planarbeid.</p> <p>i) Tas til orientering.</p> <p>j) Tas med i det videre planarbeid.</p> <p>k) Tas til orientering.</p>
14	Stavanger utvikling KF, 12.10.2016	<p>a) Stavanger utvikling KF (SUKF) er grunneier for sentrallagertomten (ca. 40 da). Tomten har vært utgangspunkt for arkitektkonkurransen European 13 og fungert som en case for utvikling av Forus. Hovedspørsmålet har vært: «<i>Hvor tilpashingsdyktig er Forus, med en nedadgående økonomi og økende arbeidsledighet?</i>» Etablering av en living lab «FORUS LAB» er et første resultat av European konkurranse, der vi ønsker å bruke tomten som testområde for innovative og bærekraftige ideer – med mål om å bidra til en ny utvikling i regionen.</p>	<p>a) Tas til orientering</p> <p>b) Som planmyndighet er kommunene opptatt av å stadig forbedre seg og lytte til innspill. Vi ser at vi må gjøre mer for en nær og reell dialog med næringslivet. Det vil bli tatt initiativ til tett samarbeid både med Næringsforeningen og andre sentrale aktører i næringslivet i regionen, spesielt på</p>

	<p>b) Viktig å involvere næringslivet og kartlegge behovene deres. Eksisterende næringsliv bør være en likeverdig partner i utarbeidelsen av planen. Viktig å kombinere top-down prosesser med bottum-up prosesser.</p> <p>c) Et prinsipielt top-down alternativ er valgt som planprinsipp. Dette medfører at hovedintensjonen for en bærekraftig utvikling er truet, prinsippvalget bør ikke hindre ønsket utvikling av Forus. Viktig å ivareta en viss frihet for videre utvikling for kunnskapsklynger og innovasjonsområder som er i utvikling. Planen må ikke ødelegge for framtidige muligheter.</p> <p>d) Fortette rundt kollektivaksene er nødvendig. Næringstype 2 og 3 bidrar ikke til fortetting.</p> <p>e) Åpenhet og samarbeid er viktig for innovasjon, derfor bør møteplasser ha en sentral rolle i utarbeidelsen av planen. For å oppnå godt passasjergrunnlag bør de etableres nær kollektivaksene og holdeplassene.</p> <p>f) Ses på som en mulighet å etablere living lab på sentrallagertomten og framtidig møteplass. Kan fungere som en testcase for alternative måter å drive næringsutvikling på - å kombinere byutvikling og næringsutvikling, gjennom knutepunktutvikling langs kollektivaksen gjennom Forus. En living lab fungerer best uten å ha for mange forutsetninger og bindinger i plan.</p> <p>g) Foreslår også funksjonsblanding langs kollektivaksen på Forus vest.</p> <p>h) Hvorfor er det nødvendig å avklare et planprinsipp for Forus i denne fasen? Hvilke begrensninger trenger Forus for å kunne utvikle seg som et attraktivt og bærekraftig næringsområde? Hvorfor er det ikke tillatt boliger på Forus vest? Hva er behovet fra næringslivet i regionen for å kunne utvikle seg videre (på Forus)? Hvordan svarer valgt planprinsipp på behovet fra næringslivet i regionen? Hvordan styrker planprinsippet Forus som kunnskapsklynge og et innovasjonsområde? Hvordan sørger valgt planprinsipp for nok tetthet rundt kollektivakser og knutepunkter? Hvordan sørger valgt planprinsippet for en lavere tetthet i randsonene? Hvordan utnytter planprinsippet kollektivakser som styringsverktøy</p>	<p>Forus. Tilrettelegging for et mangfoldig næringsliv blir viktig i planutformingen.</p> <p>c) anbefalt prinsipp har lagt noen overordnede føringer for Forus, men innenfor den rammen finnes et vidt spekter av muligheter som kan vurderes videre. Hensikten med planen er ikke å holde igjen på utviklingen av Forus, men å konsentrere noen områder for å sikre framtidig bærekraftig utvikling. Intensjonen er å oppnå en etappevis utbygging frem mot 2040, som starter med høy utnyttelse i områder med best kollektivdekning, og noe lavere utnyttelse andre steder. Viser til mål om næringsklynger.</p> <p>d) Se svar til Statens vegvesen, punkt b-c; sterke næringsklynger. For øvrig kan en framtidig utvikling innebære transformasjon av næringskategori 2 og 3 lenger unna bussholdeplassene enn det IKDP Forus legger til rette for. Dette vil i så fall kreve revisjon av IKDP Forus, noe som Forus vil ha nok fleksibilitet til å kunne ta imot.</p> <p>e) Tas til orientering</p> <p>f) Tas til orientering i det videre planarbeid. Tomten kan om ønskelig planlegges i takt med framdriften til IKDP Forus. Sentrallagertomten er lokalisert ved en godt betjent bussholdeplass.</p> <p>g) Funksjonsblanding også på Forus vest ble vurdert i et av planprinsippene, se Utredning om måloppnåelse for tre alternative planprinsipper. Kommunene frarår blandet byutvikling på Forus vest fram til 2040 av hensyn til regional byutvikling og næringslivet.</p> <p>h) Viser til oppdatert prinsippdokument. Forus trenger ikke begrensninger men rammer og kvalitetskrav slik at området blir delt i soner for ulike næringsformål, egenskaper og ulike behov for tilgjengelighet. Planprinsippet gir næringslivet utviklingsmuligheter til alle næringskategorier. Kjerneområdene får høyere utnyttelse og muligheter for</p>
--	--	--

		optimalt? Hvordan skal IKDP Forus styre videre utvikling av Forus ifølge planprinsippet?	møteplasser. Prinsippaken følges opp med å utrede plantema og utarbeide planforslag.
15	Rogaland fylkeskommune, 19.10.2016	<p>a) Fylkesrådmannen peker på at anbefalt planprinsipp er i strid med regionalplanen, men at dette ikke nødvendigvis er avgjørende tatt i betraktning områdets store kapasitet. "Rest-områdene" er forutsatt å være reserveareal. God holdeplasslokalisering er et kriterium for å lykkes med en helhetlig utvikling av området.</p> <p>b) Anbefalt alternativ er det best egnede til å svare på regionens behov, samt det mest robuste. Det forutsettes at det ikke stenger for hensiktsmessig utvikling i jernbanens og bussveiens influensområde i bybåndet.</p> <p>c) Fremgangsmåte for å sikre framtidige grønnsstrukturer må utredes nærmere i planfasen.</p> <p>d) I gjeldende kommuneplaner er ikke Forus tiltenkt noen stor rolle i å oppfylle regionens boligbehov i planperioden. Andre forhold, som tilgjengelighet, kan eventuelt begrunne en større boligandel.</p> <p>e) Planprinsippets anbefaling for området øst for E39 er i samsvar med arealstrategien for bybåndet, forutsatt at lokaliseringskriteriene følges.</p> <p>Saken resulterte i følgende vedtak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fylkesutvalget vil framheve planarbeidets vektlegging av det regionale perspektivet, og at det er holdt en god og konstruktiv dialog med regionale etater underveis i arbeidet. 2. Fylkesutvalget registrerer at de tre undersøkte planprinsippene vil gi vesentlige forskjeller i områdets utviklingsprofil, og at anbefalingen som bygger på «Komprimert alternativ» gir klart best måloppnåelse. Fylkesutvalget støtter dette som hovedalternativ for videre planutforming. 3. Anbefalt alternativ vurderes som egnet til å ivareta regionens behov for et større og sentralt lokalisert næringsområde med tilbud til alle tre næringsarealkategorier. Alternativet framstår også som best innrettet mot en balansert utvikling av 	<p>a-e) Tas til orientering.</p> <p>1-4) Tas til orientering til det videre planarbeid.</p>

		<p>næringsområder, der Forus og bysentrene kan utfylle hverandres roller.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Fylkesutvalget støtter prinsippet om å utvikle få men konsentrerte næringsklyngeområder rundt godt lokaliserte holdeplasser. Konkretisering av antall og beliggenhet bør utredes i neste fase av planarbeidet. 5. Fylkesutvalget ser det som positivt og nødvendig at utvikling av grønnstrukturen blir prioritert i planprinsippene. I strategien for grønnstruktur bør behovet for områder av en viss romlig størrelse presiseres, og det bør også utredes en supplerende grøntforbindelse i nord-sør-retning. 6. Fylkesutvalget registrerer at det anbefalte planprinsippet er avhengig av sterke planvirkemidler for å lykkes med utviklingsstrategien, og at området har en særskilt utfordring i forhold til 0-vekstmålet for biltrafikk. Fylkesutvalget vil også framheve behovet for å harmonisere planmessige rammebetingelser for Forus med andre deler av regionens byområde, og vil støtte planprinsippenes føringer om å ta nødvendige virkemidler i bruk. 7. Fylkesutvalget anbefaler at det utføres en kort evaluering av de ubebygde randsonerområdenes egnethet i forhold til regionalplanens byutviklingsstrategi. 8. Husholdning med ubebygde arealer er et av de viktigste planprinsippene i det anbefalte alternativet, og er også blant de enkleste virkemidlene for å stimulere til transformasjon av områder langs bussveien. Fylkesutvalget frarår at golfbaneområdet åpnes for utbygging på dette tidspunktet, og anbefaler at området beholdes som arealreserve for framtidige vurderinger. 9. Dobbeltsporet har et underutnyttet potensial i et byutviklingsperspektiv. Fylkesutvalget anbefaler at vurdering av nye togstopp tar utgangspunkt i jernbanens tilgrensende 	<p>5) Kommunene har lagt inn en ambisiøs anbefaling: Planen skal sikre et eller flere nye regionale og lokale grøntdrag gjennom planområdet. I tillegg har vi illustrert en framtidig situasjon som fullfører de smalere nettverkene av grøntdrag i området. Etter innspill fra Rfk er lagt inn at planlegging av grøntdrag skal skje med utgangspunkt i Regionalplanens retningslinje. Kommunene har liten tro på å øke ambisjonsnivået ytterligere. Fylkeskommunen kan bli en medhjelper i å framskaffe finansieringskilder for gjennomføring av regionale grøntdrag på Forus.</p> <p>6) Tas til orientering i det videre planarbeid.</p> <p>7) Se kap. 7 i saksutredningen om randsonene. Planarbeidet skal vurdere potensialet for boligbygging i randsonene og byutviklingsstrategier i regionalplanen og kommuneplanene blir et utgangspunkt i det arbeidet.</p> <p>8) Tas til orientering.</p> <p>9) Se kap. 7 i saksutredningen om togstopp.</p>
--	--	--	--

		<p>arealers utviklingspotensiale og tilgjengelighetsprofil. Hverken Lura eller Forus bør utelukkes på nåværende tidspunkt.</p> <p>10. Fylkesutvalget anbefaler at det i planarbeidet vurderes retningslinjer for lokalisering og tilrettelegging for offentlig og privat tjenesteyting. Det bør legges vekt på tilgjengelighet, konsentrasjon og samlokalisering, for å redusere transportbehov. Større sentrumstypiske virksomheter, herunder større kulturetablisement, bør kanaliseres til sentre i tråd med regionalplanen.</p> <p>11. Planens grep for å fordele næringsetablering mellom Forus og Stavanger, Sandes og Sola sentrum, skal ikke svekke attraktiviteten for etablering av næringsvirksomheter på Nord-Jæren. Nord-Jæren står i en internasjonal konkurranse om å legge til rette for næring, og planens grep må forvaltes slik at en avvisningseffekt unngås. Fylkesutvalget anbefaler de tre berørte kommuner om å regelmessig evaluere planens effekt på næringsetablering på Nord-Jæren.</p>	<p>10) Tas til orientering i det videre planarbeid. Vedrørende kulturetablering, se kap. 7 i saksutredningen.</p> <p>11) Planen tar ikke i bruk virkemidler for å fordele vekst i næringsetableringer mellom Forus og andre næringsområder, heller ikke kommunesentrene.</p>
--	--	---	--

Sola, 24.11.2016

Ingrid Nordbø
leder, rådmannsgruppen IKDP Forus

Marit S. Storli
prosjektleder IKDP Forus

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.