

Vilje
gir vekst

Regionalplan for Jæren 2013 - 2040

Vedtatt i fylkestinget 22.10.2013



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

Forside: Smeaheia, Sandnes kommune
foto: Jon G. Ingemundsen, Stavanger Aftenblad

Forord

Regionalplan for Jæren

Vi har bak oss 13 år der Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren (vedtatt i Fylkestinget 10. oktober 2000 og godkjent i kongelig resolusjon 4. mai 2001) har hatt vesentlig betydning for utviklingen av de ti kommunene som utgjør Jær-regionen. Grepene med innføring av langsiktig grense for landbruk, samordnet areal og transportplanlegging og innføring av en regional senterstruktur har vært viktige premisser for hvordan Jæren ser ut i dag.

Jæren har i lang tid vært preget av sterke interessekonflikter mellom utbygging og vern. Det er naturlig i Norges sterkest voksende region, med et dynamisk næringsliv og som også har noen av de beste landbruksområdene, tunge kulturminneinteresser og viktige forekomster for naturvern og biologisk mangfold.

Før planen ble vedtatt fantes det ingen overordnet strategi for utvikling av området. Som følge av det ble interessekonfliktene mellom bruk og vern vanskelige å løse og forutsigbarhet for utbygging og utvikling dårligere. Fylkesdelplanen har gitt regionen et viktig styringsredskap. Det har vært stor oppslutning og engasjement fra kommunene i planprosessen fram til den reviderte planen vi nå har vedtatt. Det vitner om at planen anses som relevant og viktig også for videre utvikling av planområdet.

I 2007 ble det besluttet at Fylkesdelplanen var moden for revisjon på noen områder. Det var bred enighet om at plankartet med langsiktig grense for landbruk og viste områder for utbygging ikke skulle revideres. Fire fokusområder for arbeid med den reviderte planen ble besluttet;

- Godt leve og oppvekstmiljø og effektiv arealbruk
- Vern av ikke fornybare arealressurser
- Samordnet areal- og transportplanlegging
- Styrking av byens og tettstedenes sentra

Arbeidet med disse fokusområdene har medført at det foreligger en plan for Jær-regionen som ikke bare tar sikte på at vi skal bo tettere, men at vi også sikrer livskvalitet og gode boforhold for våre innbyggere. Retningslinjer med sterkere styring og vern av våre landbruks- og grøntområder er vedtatt. Videre er det økt fokus på den nødvendige sammenhengen mellom utbygging av infrastruktur og utvikling av områder der bolig og næringsutbygging skal skje. Når det gjelder handel og sentrumsutvikling er det vedtatt retningslinjer som styrker våre eksisterende sentrumsområder og dermed også legger til rette for økt bruk av kollektivtransport.

Den sterke befolkningsveksten som har skjedd de siste årene og prognoser for fortsatt sterk vekst har preget diskusjonene i planprosessen. Mange mener det må legges ut nytt areal til utbygging for å håndtere behovene for nye boliger og næring.

Store infrastrukturprosjekt som Ryfast og Rogfast og forbedret togforbindelse mot Dalane skal igangsettes. Alle disse prosjektene vil bidra til at vi får et større felles bo- og arbeidsmarked. Hvilke konsekvenser dette vil ha for utbyggingsmønsteret i vår region er uvisst. Hvis vi skal sikre en bærekraftig utvikling og samtidig håndtere den store befolkningsveksten, så må vi holde på hovedgrepene i den allerede vedtatte utbyggingsstrategien. Denne strategien har fokus på tett utbygging og transformasjon i sentrumsområder, ved kollektivknutepunkt og langs kollektivtraseer og høyverdig kollektivforbindelse mellom områdene.

Slik kan vi sikre den nødvendig trafikkavvikling og ivaretagelse av klimamål, samtidig som vi opprettholder matproduksjon og grønne områder til rekreasjon/bevaring av biologisk mangfold.

Gjennom regional planstrategi vil vi hvert fjerde år kunne ta opp spørsmålet om det er behov for korrigerende av hele eller deler av planen. Det vil sikre at planen kan justeres i forhold til eventuelle uforutsatte konsekvenser eller endringer i samfunnet som vi ikke har kunnet forutse.

Avslutningsvis vil jeg vil takke kommunene i planområdet for svært god innsats i planprosessen. Deltakerne i prosjekt- og styringsgruppen har hatt regionens beste for øye – ikke bare egen kommunes interesser. Det har medført at vi har fått en omforent plan som vil kunne legge grunnlag for en fortsatt bærekraftig og dynamisk utvikling av Jæren i mange år fremover.

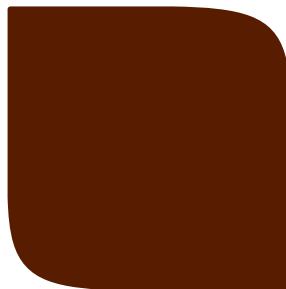
Stavanger 15.05.2013.

Janne Johnsen
Fylkesordfører og leder av styringsgruppen

Innhold

3	Forord
5	1 Nasjonale og regionale føringer
11	2 Situasjonsbeskrivelse og mål
25	3 Samordnet areal og transport
33	4 Senterstruktur og handel
41	5 Regionale næringsområder
47	6 Bomiljø og kvalitet
53	7 Regional grøntstruktur, kjerneområde landbruk og LNF-områder
58	8 Virkning av planen
59	9 Konsekvensutredning: sammendrag og anbefalinger
61	10 Oppfølging og gjennomføring av planen
63	11 Organisering og planprosess





1 Nasjonale og regionale føringer

Utgangspunktet for planarbeidet

Regionalplanleggingen gir en arena for avveininger mellom ulike nasjonale mål, regionale ambisjoner og lokale interesser. Utgangspunktet for arbeidet med revisjon av Regional plan for langsiktig byutvikling på Jæren har vært tidligere Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren, vedtatt 10.10.2000. I tillegg er det lagt vekt på konklusjonene i Konseptvalgutredning for transportsystemet på Jæren.

Nasjonale føringer

Miljøverndepartementet har som øverste planmyndighet ansvaret for å gi nasjonale føringer for arealplanleggingen. Stortingsmeldinger, nasjonale forventninger, planretningslinjer og planbestemmelser gir føringer for arealbruken på regionalt og kommunalt nivå. Den nasjonale planleggingen er hjemlet i plan- og bygningsloven, sist revidert 01.juli 2009. Naturmangfoldloven, vedtatt 19.06.2009, er en sektorovergripende lov som gjelder for alle tiltak og all bruk som påvirker norsk natur. Det betyr at beslutninger som gjøres etter annet lovverk, plan- og bygningsloven og sektorlover, må sees i sammenheng med bestemmelser i naturmangfoldloven.

Nasjonale forventninger til regional planlegging (§ 6-1)

Plan- og bygningsloven har innført et nytt dokument som heter Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Dette dokumentet skal utarbeides av regjeringen hvert fjerde år og ha som formål å fremme bærekraftig utvikling. Det er utviklet et sammenhengende system for at planmyndigheter på sentralt, regionalt og lokalt nivå hvert fjerde år skal foreta en gjennomgang av sine behov for nye planpolitiske mål og planstrategier. De nasjonale forventningene vil være viktige for arbeidet med regionale og lokale planstrategier. Hensikten er å gjøre planleggingen mer målrettet og sikre at viktige nasjonale interesser blir ivaretatt.

Det nasjonale forventningsdokumentet peker på hvilke hensyn fylkeskommunene og kommunene bør legge vekt på i sin planlegging for å gjennomføre nasjonal politikk. Forventningene er mer generelle enn statlige planretningslinjer og statlige planbestemmelser, som konkretiserer nasjonale hensyn på enkelte områder. Forventningene er avgrenset til planlegging etter plan- og bygningsloven.

Folkehelseloven, vedtatt 24.06.2012

§1: Formålet med denne loven er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevnere sosiale helseforskjeller.

§2: Loven skal gjelde for kommuner, fylkeskommuner og statlige myndigheter. Lovens kapittel 3 om miljørettet helsevern gjelder i tillegg for privat og offentlig virksomhet og eiendom når forhold ved disse direkte eller indirekte kan ha innvirkning på helsen.

Nasjonal transportplan, NTP 2014-2023, godkjent 12.04.2013.

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk, og legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv virkemiddelbruk og styrking av samspillet mellom transportformene.

Det overordnede målet for regjeringen sin transportpolitikk er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnet sine behov for transport og fremmer regional utvikling. Den overordnede strategien for å nå målene er at veksten i persontransport i byområder skal skje via økt kollektivtransport, gåing og sykling. «Den raske befolkningsveksten i byområdene gjør det mulig å skape en mer konsentrert byutvikling og mer miljøvennlig transport.

Dette er også helt nødvendig. Vi kan ikke bygge oss ut av kapasitetsutfordringene med flere og bredere veier. For å skape attraktive og funksjonelle byer som har god mobilitet må det utvikles et kollektivtilbud med stor kapasitet og høy kvalitet og gode løsninger for gående og syklende. Arealbruken må bygge opp under dette.» NTP 2014-2023 bygger videre på strategien i klimaforliket (vedtatt 25.04.2012).

Konseptvalgutredning for transportsystem på Jæren (KVU), datert 10.10.2012

Som et ledd i arbeidet med revisjon av FDP-J og i arbeidet med å sikre grunnlaget for Transportplan for Jæren er det utarbeidet en konseptvalgutredning for transportsystemet på Jæren. Utredningen bygger på en detaljert gjennomgang av status og transportutfordringer i regionen, gir rammer for en strategisk videreutvikling av et transportsystem i tråd med nasjonale og regionale mål, samt belyser konsekvensene av ulike arealscenarioer og ulike hovedtransportløsninger. For ytterligere detaljer henvises det til KVU-dokumentet.

Statlige planretningslinjer og gjeldende rikspolitiske retningslinjer (§ 6-2)

Statlige planretningslinjer, SPR, ble etter gammel plan- og bygningslov kalt rikspolitiske retningslinjer, RPR. SPR vedtas av Kongen i statsråd og kan gjelde for hele landet eller for geografisk avgrensede områder av landet. SPR skal brukes for å konkretisere viktige nasjonale planleggingstema og hvordan ulike interesser og hensyn skal ivaretas og avveies i den videre planleggingen. Det er Fylkesmannens oppgave å påse at planretningslinjene følges.

I arbeidet med Regional plan for langsiktig byutvikling på Jæren er det lagt spesiell vekt på følgende retningslinjer og bestemmelser:

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene, vedtatt 27.06.2008.

Formålet er å:

- sikre at kommunene går foran i arbeidet med å redusere klimagassutslipp.
- sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene.
- sikre at kommunene bruker et bredt spekter av sine roller og virkemidler i arbeidet med å redusere klimagassutslipp.

Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming, høringsutkast 12.12.2007.

Formålet er å sikre at strategien universell utforming blir lagt til grunn i all planlegging etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal:

- gi holdepunkter for tolkninger og avveininger etter plan- og bygningsloven for å nå nasjonale mål for universell utforming.
- klargjøre det offentliges ansvar for at strategien universell utforming blir lagt til grunn i all arealplanlegging
- stimulere til arealplanlegging som ivaretar universell utforming og som samtidig tilfredsstillere andre samfunnsmessige mål

Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, vedtatt 20.09.1995.

Formålet er å:

- synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.
- gi kommunene bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i sin løpende planlegging og byggesaksbehandling.
- gi et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn / interesser.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, vedtatt 20.08.1993.

Hensikten er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer. Målet er å utvikle arealbruk og transportsystem slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.

Statlige planbestemmelser og gjeldende rikspolitiske bestemmelser (§ 6-3)

Statlige planbestemmelser, SPB, ble etter gammel lov kalt rikspolitiske bestemmelser, RPB. Dette er rettslig bindende bestemmelser som kan vedtas av Kongen i statsråd når det er nødvendig for å ivareta nasjonale eller regionale interesser. Bestemmelsene kan innebære forbud mot bygge- og anleggstiltak i nærmere geografiske områder, eller i hele landet i inntil 10 år. SPB går foran eldre arealplaner.

Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre, vedtatt 30.06.2008.

Formålet er å legge til rette for en sterkere regional samordning av politikken for etablering og utvidelse av større kjøpesentre. Hensikten er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre, unngå en utvikling som fører til unødvendig byspredning og hindre økt bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil. Det langsiktige målet er å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling.

I forskriften fastlegges at kjøpesentre bare kan etableres eller utvides i samsvar med retningslinjer i godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner. I områder som ikke omfattes av godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner vil kjøpesentre større enn 3000 m² bruksareal ikke være tillatt før godkjent plan foreligger. Den rikspolitiske bestemmelsen for kjøpesentre skal sikre en bedre oppfølging av fylkenes retningslinjer. Bestemmelsen fastsetter med juridisk bindende virkning at godkjente fylkesplaner og fylkesdelplaner skal legges til grunn for kommunenes planlegging. Nye byggetillatelse eller rammetillatelse kan ikke gis i strid med den rikspolitiske bestemmelsen. Fylkesmannen har myndighet til å håndheve bestemmelsen. Forskriften har en varighet på inntil 10 år, eller inntil den avløses av regional planbestemmelse i henhold til § 8-5 i plandelen av ny plan- og bygningslov.

Kultur

I St.meld. nr. 16 (2004-2005) "Leve med kulturminner" påpekes det at dagens generasjoner er forpliktet til å forvalte kulturminner med respekt for dem som har levd før oss, og med omtanke for dem som kommer etter. Kulturminner og kulturmiljø skal m.a.o. også gi kommende generasjoner kunnskap og opplevelser. Unesco fremmet i 2001 en deklarasjon der det bl.a. heter at "kulturelt mangfold er like nødvendig for menneskeheten som biologisk mangfold er for naturen. I et slikt perspektiv er det kulturelle mangfoldet menneskehetens felles arv og må erkjennes og sikres til det beste for dagens og morgendagens generasjoner".

I følge St.meld. nr. 26 2006-2007 er det et nasjonalt mål at det årlige tapet av, og skade på, verneverdige kulturminner og kulturmiljøer skal minimeres, og tapet skal innen år 2020 ikke overskride 0,5% årlig. Kulturminner og kulturmiljø er ikke-fornybare ressurser. Ødelegges eller fjernes de, er de tapt/ødelagt for alltid.

Hovedansvaret for å ta vare på fredete eller verneverdige kulturminner og kulturmiljø ligger hos eierne.

I Riksrevisjonens undersøkelse av bærekraftig arealplanlegging og arealdisponering i Norge (Dokument nr. 3:11 (2006-2007)) påpekes det at hensynet til kulturminner og kulturmiljøer er sentralt for å nå målet om bærekraftig arealdisponering. Det å sikre landskaps- og kulturminneverdier er et overordnet mål for arealpolitikken. Stortinget legger vekt på at det er nødvendig å øke bevisstheten rundt mulighetene til å bruke plan- og bygningsloven til å ta vare på verdifulle kulturminner og kulturlandskap. Videre påpekes det at det skal tas spesielt hensyn til kulturminner og kulturmiljø i en bærekraftig arealdisponering. Undersøkelser viser at kulturminner og kulturmiljøer reduseres. På bakgrunn av dagens data er det imidlertid ikke mulig å vurdere om dette skyldes arealplanleggingen og arealutviklingen eller andre forhold. Når kulturminner og kulturmiljøene reduseres, kan det imidlertid stilles spørsmål ved om disse verdiene ivaretas på en tilfredsstillende måte i arealforvaltningen.

Med bakgrunn i Riksrevisjonens arbeid har Riksantikvaren, som dispensasjonsmyndighet for automatisk freda kulturminner, varslet en strengere linje når det gjelder frigiving av slike. Dette får også konsekvenser for kulturminnemyndighetenes håndtering av arealbruksplaner, og mer spesielt for områder i FDP-J som i 2001 ble lagt inn som byutviklingsområder til tross for at det går frem av fagnotat om kulturminner at områdene har store kulturminneverdier, og der en ikke kan tilrå videre byutvikling."

Jordvern

Det er klare nasjonale mål om sikring av høyproduktive jordbruksarealer mot utbygging. I eget "jordvern" av 19.11.2010 er det uttrykt bekymring for at målet om halvering av den årlige omdisponeringen av de mest verdifulle arealene innen 2010 ikke ble nådd. I nasjonalt forventningsbrev av 2011 er det klart uttrykt at fylkeskommunene og kommunene skal bidra til å hindre nedbygging av verdifulle landbruksområder.

Det er ellers framhevet at regionale planer bør angi verdifulle landbruksarealer, og gjennom langsiktige utbyggingsstrategier trekke klare grenser mot jordbruksarealer og overordnet grønnstruktur. Det er innført et strengere jordvern etter at gjeldende plan ble vedtatt i 2001, noe som er bekreftet gjennom innsigelsessaker som har vært til avgjørelse i Miljøverndepartementet. Fylkestinget har i forbindelse med godkjenning av Regionalplan landbruk i juni 2011 lagt til grunn et strengt jordvern for å nå målet om matfylket.

Regional planlegging

Det regionale plansystemet er et samlet system for offentlig planlegging i fylkene, som omfatter regional planstrategi, regional plan og regional planbestemmelse. Disse vedtas av fylkestinget som er regional planmyndighet. Statlig organ eller berørt kommune kan ha innvendinger til regional plan eller regional planbestemmelse. Dette plansystemet beskrives mer utførlig i plan- og bygningslovens §§ 7-1 til 8-5.

Regionalplan for folkehelse i Rogaland 2013-2017

Et av satsingsområdene i planen omhandler «Aktive og trygge lokalsamfunn med fokus på samfunns- og arealplanlegging.» I tilknytning til dette slås det fast at sosiale betingelser og fysiske omgivelser påvirker levekår, livskvalitet og helse på forskjellige måter. Samfunns- og arealplanlegging er derfor et av de viktigste virkemidlene for å oppnå hovedmålsettingen om å fremme god helse, trivsel, inkludering og utjevning av sosiale helseforskjeller. Et av hovedmålene for satsingen er at alle samfunns- areal og transportplaner i Rogaland skal ha et klart folkehelseperspektiv.

Regional planstrategi (§ 7-1)

Regional planstrategi skal minst en gang i hver valgperiode utarbeides av regional planmyndighet i samarbeid med kommuner, statlige organer, organisasjoner og institusjoner som blir berørt av planarbeidet. Regional planstrategi er den eneste lovpålagte oppgave innen planlegging på regionalt nivå. Det er ikke lenger plikt for fylkeskommunen å utarbeide en fylkesplan hvert fjerde år. Planstrategien skal redegjøre for viktige regionale utviklingstrekk og utfordringer, vurdere langsiktig utvikling og ta stilling til hva som skal tas opp gjennom videre regional planlegging. Planstrategien skal inneholde en oversikt over oppfølging av og medvirkning i planarbeidet. Planstrategien legges ut på høring og til offentlig ettersyn og vedtas av regional planmyndighet. Den legges så frem for Kongen, der endringer som er påkrevd ut fra nasjonale interesser kan foretas. Statlige og regionale organer og kommunene skal legge den regionale planstrategien til grunn for planarbeidet i regionen. Jf. §§ 7-1 og 7-2 i plan- og bygningsloven.

Regional plan (§ 8-1)

Regional plan skal utarbeides av regional planmyndighet for det som er fastsatt i den regionale planstrategien. Regional plan kan også pålegges av kongen. Til regional plan skal det utarbeides et handlingsprogram for gjennomføring av planen. Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen. Planen samt planprogram skal utarbeides av regional planmyndighet i samarbeid med berørte offentlige myndigheter og organisasjoner. Planprogram og deretter planen sendes ut på høring og til offentlig ettersyn og vedtas av regional planmyndighet dersom planen ikke bringes inn for departementet. Jf. §§ 8-1 til 8-4 i plan- og bygningsloven.

Regional planbestemmelse (§ 8-5)

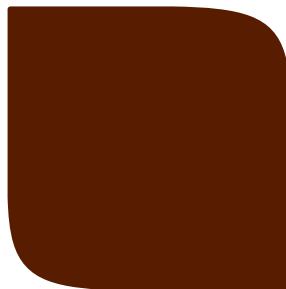
Regional planbestemmelse kan fastsettes av regional planmyndighet knyttet til retningslinjer for arealbruk i en regional plan som skal ivareta nasjonale eller regionale hensyn eller interesser. Bestemmelsen kan fastsette at det for inntil ti år nedlegges forbud mot særskilte tiltak innen avgrensede områder. Regional planbestemmelse kan fremmes ved utarbeiding av en regional plan. Forbudet kan forlenges med fem år av gangen etter samråd med fylkesmannen og berørte kommuner. Jf. §§ 8-5 i plan- og bygningsloven.

Innvending til planen

Dersom statlig organ ut fra nasjonale eller statlige interesser, eller kommune som blir direkte berørt av planen, har vesentlige innvendinger mot planens mål eller retningslinjer, kan de kreve at saken bringes inn for departementet som kan gjøre de endringer som er påkrevd. Jf. § 8-4 i plan- og bygningsloven. Tilsvarende gjelder ved vedtak av regional planbestemmelse. Departementet kan også selv foreta endringer i planen ut fra nasjonale interesser.



UIS, Stavanger kommune
foto: Torbjørn Rathe



2 Situasjonsbeskrivelse og mål

Utgangspunktet for planarbeidet

I fylkesutvalgssak 37/2007 ble det vedtatt å starte opp arbeidet med å revidere deler av Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren fra 2000. Revisjon av fylkesplanen bygger på hovedretningene i fylkesdelplanen fra 2000.

Hovedmålet i fylkesdelplanen fra 2000 er at *«arealene skal planlegges og utnyttes med sikte på regionale helhetsløsninger, forankret i prinsippet om en bærekraftig utvikling. Samtidig skal verdiskapningen i regionen styrkes og næringslivet sikret trygge og gode utviklingsmuligheter. Dette innebærer at naturressursene må forvaltes på en miljøvennlig måte og at natur- og kulturverdier vernes. Arealplanleggingen skal brukes aktivt for å løse interessekonflikter, redusere transportbehov, begrense areal- og energiforbruk samt redusere miljøbelastninger for å sikre gode levekår for regionens befolkning»*.

Begrepet fylkesdelplan er nå erstattet med begrepet regionalplan. Dette ble gjort i forbindelse med ny plan- og bygningslov i 2008, der det stilles krav om å utarbeide regional planstrategi hvert fjerde år. Imidlertid bygger både hovedmål og delmål i revidert plan på målsettinger i Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren fra 10.10.2000.

I høringsutkastet for Regionalplan for areal- og transport på Jæren 2012-2040 er hovedmålet noe forenklet og uttrykker at *«Jæren skal ha en byutvikling basert på regionale helhetsløsninger som effektiviserer arealforbruket og transportarbeidet, styrker verdiskapningen, sikrer natur- og kulturverdier og gir høy livskvalitet»*. Innholdet i delmålene i den reviderte planen vil være i samsvar med delmål i planen fra 2010, med enkelte endringer i ordlyden. Planområdet i 2000 gjaldt åtte kommuner. I rulleringen av planen er Strand og Rennesøy inkludert i planområdet.

Delmål i Regionalplan for areal- og transport på Jæren 2012 – 2040 er:

- Gode levekår og godt oppvekstmiljø
- Redusere veksten i transportarbeidet, og øke andelen reiser med kollektivtransport, på sykkel og til fots
- Sikre regional grøntstruktur og kjerneområde landbruk
- Styrke byens og tettstedenes sentra som viktigste arena for handel, kultur, service og næring

Regionalplanleggingen skal være en arena hvor det skal foretas avveininger mellom ulike nasjonale mål, regionale ambisjoner og lokale interesser. I arbeidet med rullering av Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling for Jæren er det også lagt vekt på konklusjonene i Konseptvalgutredningen for transportsystemet på Jæren med hovedvekt på byområdet, datert 09.10.2009.

I resten av kapittel 2 redegjøres det for målsettinger for Regionalplan for areal og transport på Jæren 2012-2040. Videre redegjøres det for måloppnåelse innenfor de enkelte delmål som er valgt i Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren fra 2000 der det foreligger dokumentasjon. Det vil foretas en videreutvikling av indikatorer i Regionalplan for areal og transport på Jæren 2012 – 2040 slik at det kan foretas evaluering av måloppnåelse. Befolkningsutviklingen er en premisse for måloppnåelsen, slik at kapittelet også viser forventet befolkningsutvikling og forventet boligbehov fram til 2040. Målene avgrenser planens virkeområde og definerer ambisjonsnivået for planen. Planens retningslinjer er sammen med plankartet planens virkemiddel for å nå målene.

Til hvert delmål er det knyttet et sett av indikatorer. Indikatorene skal gi informasjon om måloppnåelsen og om utviklingen går i riktig retning. Det er 15 indikatorer til sammen. Underkapitlene til hvert delmål er organisert ved at det først presenteres utviklingstrekk innen de temaer som er tilknyttet hvert delmål. Deretter presenteres indikatorer. Det er også viktig å følge opp effekten av foreslåtte planendringer for å kontrollere at de har den ønskede effekt.

Regionalplanen skal integrere hensynet til bærekraftig utvikling med tilrettelegging for vekst i planområdet. Arealdisponering, transportbehov, senterutvikling, verne- og miljøhensyn på Jæren skal ses i sammenheng, og i et langsiktig perspektiv. Planen skal styre utviklingen innenfor planområdet slik at det motiveres til sunn vekst ved å etablere overordnede, langsiktige regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrenser. Disse skal sikre forutsigbare rammevilkår for kommuner, næringsliv og innbyggere. Videre skal regionalplanen også ivareta og samordne viktige nasjonale føringer, samtidig som den skal balansere dette mot hensynet til å gi regionen og kommunene muligheter for utvikling på egne premiser.

Hovedmål for byutviklingen

Jæren skal ha en byutvikling basert på regionale helhetsløsninger som effektiviserer arealforbruket og transportarbeidet¹, styrker verdiskapingen, sikrer natur- og kulturverdier og gir høy livskvalitet.

Byområdet og tettstedene på Jæren er viktige bidragsyttere til den økonomiske utviklingen i fylkes- og landsammenheng. Området har et stort potensial til å skape økt sysselsetting og sikre innbyggerne høy livskvalitet.

Planens hovedmål skal legge til rette for en videreutvikling av byområdet på Jæren som et av landets mest dynamiske og produktive områder. Dette må skje på en måte som ivaretar viktige natur- og kulturverdier, spesielt nasjonalt viktige landbruksområder.

Det er videre et viktig mål å effektivisere arealforbruk og transportarbeid, både av hensyn til klimautslipp og energiforbruk, men også for å minimere behov for nedbygging av landbruksområder og rekreasjons- og grøntområder. Videre ligger det i hovedmålet at arealplanleggingen skal legge til rette for god livskvalitet gjennom tilrettelegging for god mobilitet, god tilgang til rekreasjonsområder, attraktive sentrumsområder og gode bomiljø.

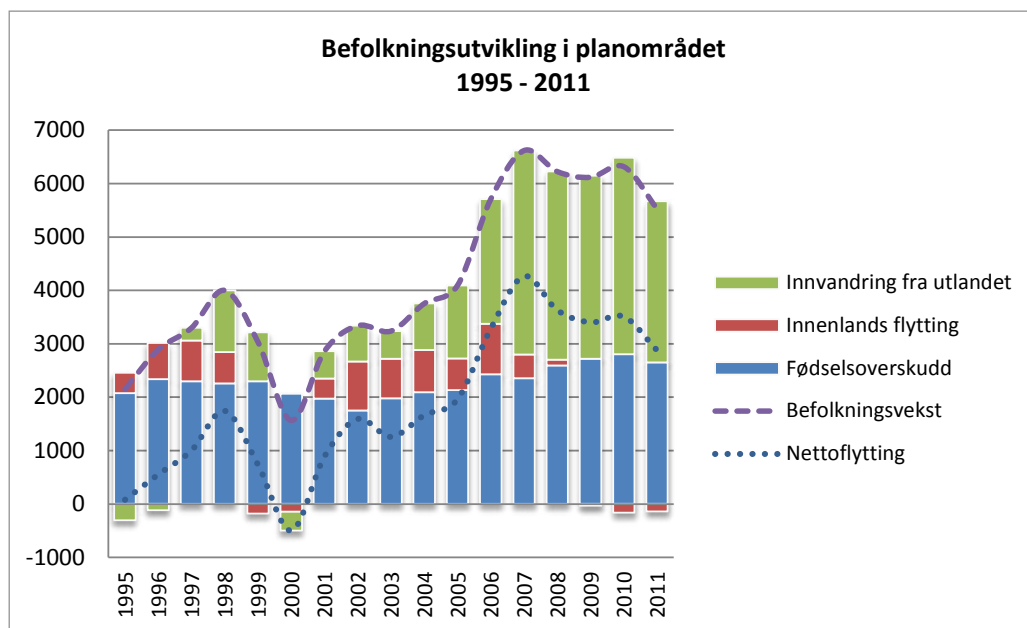
Befolkning

Utviklingstrekk

Befolkningen i planområdet (ti kommuner) er 315 052 innbyggere per 1.januar 2013. Befolkningsveksten har vært spesielt høy siden 2006, med et gjennomsnitt på nesten 6000 per år. Den gjennomsnittlige årlige tilveksten i planområdet har vært på cirka 1,7 prosent i den siste ti-årsperioden. Fødselsoverskuddet har vært relativt stabilt over lang tid. Den økte veksten siden 2006 skyldes i hovedsak økt nettoinnvandring fra utlandet, der spesielt arbeidsinnvandring har hatt en sterk økning.

Beregninger fra 2000 viser at det var forventet å være 330 000 innbyggere i 2040. Befolkningsframskrivninger foretatt i 2012 viser at det i 2040 antas å være cirka 450 000 innbyggere i planområde. Dette betyr at det forventes om lag 42,8 prosent flere innbyggere i planområdet 2040 enn det man antok i 2000.

Figur 2.1 viser årlig befolkningstilvekst i Rogaland siden 1995. Fødselsoverskuddet er relativt jevnt i hele perioden. Figuren viser at den største variasjonen i befolkningsutviklingen er nivå på innvandringen.



Figur 2.1: Befolkningsutvikling i planområdet siden 1995
Kilde: Panda

¹ Transportarbeid (person): Persontransportarbeidet er et mål på omfanget av persontransporten, og betegner det arbeidet som blir utført når et transportmiddel transporterer et visst antall personer en bestemt reiselengde. Enheten er her person, og en person telles på ny hver gang vedkommende bytter transportmiddel. Persontransportarbeidet måles oftest i personkilometer. I dette prosjektet inkluderes kun reiser med motoriserte transportmidler i persontransportarbeidet.

Tabell 2.1 Befolkningsutvikling i planområdet 2004 - 2013 Kilde: Panda

pr. 1. januar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Sandnes	56668	57618	58947	60507	62037	63431	64671	66245	67814	70046
Stavanger	112405	113991	115157	117315	119586	121610	123850	126021	127506	129191
Hå	14570	14784	14883	15072	15438	15949	16342	16822	17244	17635
Klepp	14313	14536	14832	15271	15839	16350	16918	17397	17746	18227
Time	14177	14461	14807	15048	15459	15836	16077	16450	16769	17437
Gjesdal	9248	9273	9426	9621	9729	9969	10208	10508	10778	11039
Sola	19555	19832	20138	20666	21446	22076	22831	23350	23877	24579
Randaberg	9076	9099	9304	9501	9622	9867	9997	10061	10265	10397
Strand	10328	10441	10566	10654	10894	11045	11206	11379	11533	11882
Rennesøy	3309	3350	3412	3526	3761	3888	4035	4202	4388	4619
Hele planområdet	263649	267385	271472	277181	283811	290021	296135	302435	307920	315052

Befolkningsframskriving

Befolkningsframskrivinger er forbundet med usikkerhet. Framskrivningen som lå til grunn for gjeldende fylkesdelplan viser et godt sammenfall med den faktiske utviklingen fram til 2006. Fra 2006 har økt arbeidsinnvandring har ført til en langt sterkere befolkningsvekst enn forventet. (figur 2.1)

Befolkningsframskrivningen (figur 2.2) er utarbeidet med prognoseverktøyet PANDA². Resultatet som her blir presentert ligger nært opp til middelalternativet til Statistisk sentralbyrå (MMMM³).

Befolkningsutviklingen i PANDA bestemmes av fødselsoverskuddet (fødte minus døde) + nettoflytting (innflytting minus utflytting). Over lengre tidshorisonter spiller fødselsfrekvenser og dødssannsynligheter i ulike aldersgrupper en stor rolle ved beregning av befolkningsprognoser. Ved korte tidshorisonter er det derimot flytting som er den viktigste faktoren for å bestemme befolkningsutviklingen i en region. Regionen får et tilskudd av personer gjennom positiv nettoflytting.

Nettoflyttingen har siden 2006 i stor grad vært styrt av arbeidsinnvandring. Aktivitetsnivået i olje- og gass sektoren vil legge sterke premisser for næringsutvikling i Rogaland de kommende årene, og vi har grunn til å tro at den høye arbeidsinnvandringen derfor vil vedvare i ennå noen år før den gradvis vil avta noe.

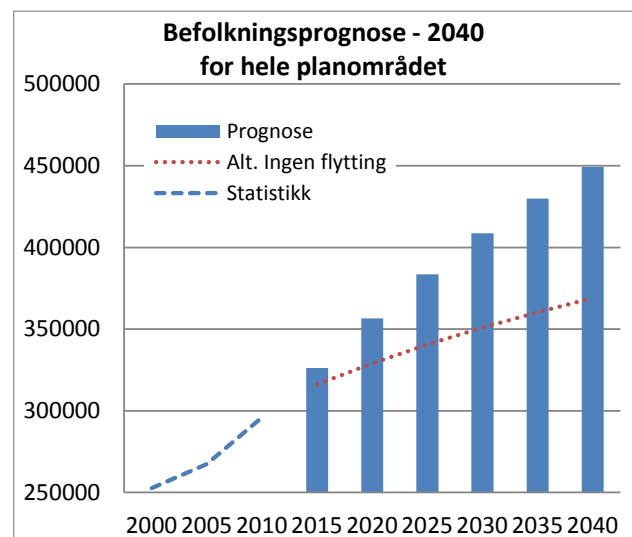
Hovedforutsetninger for arealbruk som lå til grunn til 2040 ligger fast. Selv med en sterkere befolkningsvekst enn antatt vil arealene i godkjente kommuneplaner, i tillegg til arealene i nye byutviklingsretninger avsatt i fylkesdelplanen, være tilstrekkelig fram til 2040.

² Plan- og Analysemodell for Næringsliv, Demografi og Arbeidsmarked. Modellen eies av fylkeskommunene.

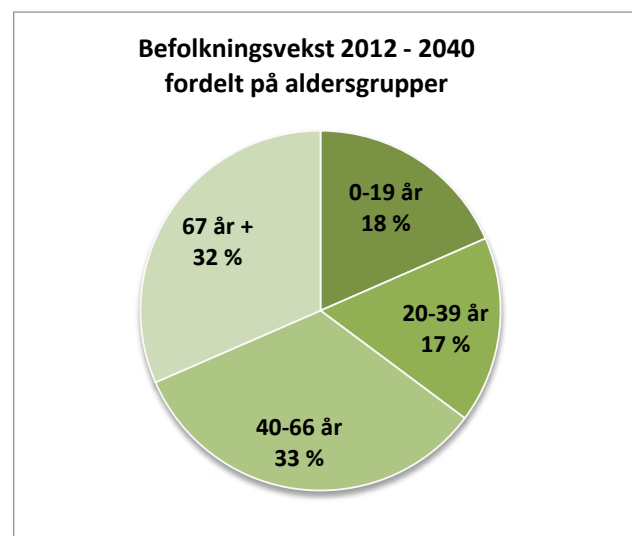
³ I befolkningsframskrivinger gjøres det forutsetninger om: fruktbarhet, levealder, innenlands flytting (mobilitet) og innvandring. Forutsetningene har betegnelsene L (lav), M (mellom), H (høy), K (konstant) eller 0 (null innenlandsk flytting, inn- og utvandring). Hovedalternativet MMMM legger til grunn mellomnivået for hver komponent.

Befolkningsveksten fordelt på alder

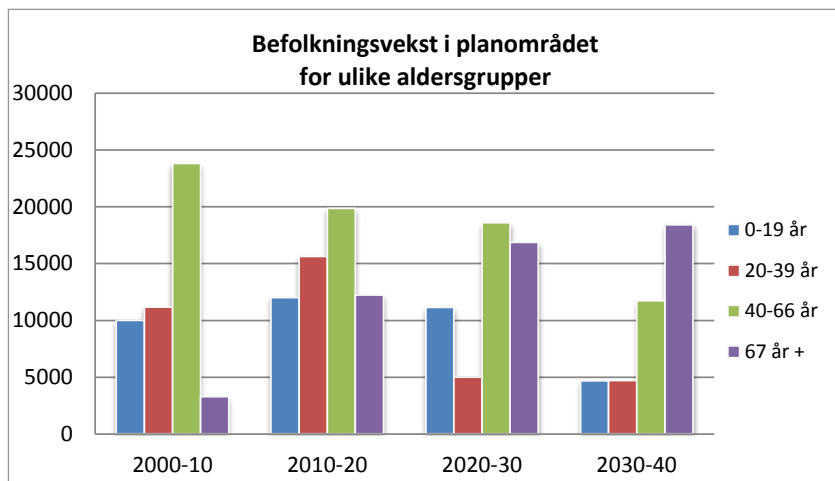
Figur 2.3 viser befolkningsøkningen fordelt på aldersgrupper. Det vil bli en sterk økning i de eldste aldersgruppene. Totalt vil omlag en tredjedel av befolkningsveksten bestå av personer over 67 år. I perioden 2020 til 2030 er det aldersgruppen mellom 70 og 80 år som øker mest, men etter 2030 vil vi også få en sterk økning i aldersgruppen over 80 år.



Figur 2.2: Befolkningsprognose, 2040 Kilde: Panda



Figur 2.3: Befolkningsvekst 2012 - 2040 Kilde: Panda



Figur 2.4: Befolkningsvekst ulike aldersgrupper, fordelt på 4 tiår Kilde: Panda

Figur 2.4 viser tydelig at andelen eldre øker. Mens aldersgruppen over 67 år økte med litt over 3000 personer i perioden 2000 - 2010, vil denne gruppen øke med over 18 000 personer i perioden 2030 - 2040.

Samordnet areal- og transportarbeid

Utviklingstrekk

Vedrørende samordnet areal- og transportarbeid fokuseres det i Fylkesdelplanen fra 2000 på kollektivtransport, sykkelvegnett, vegnettet, lokaliseringspåvirkning og restriksjoner på bilbruken.

I rapporten Arealregnskap for Jæren fra 2006 presenteres en sammenligning av endring i reisevaner i storbyområde (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg) fra 1998 til 2005 (kapittel 2.3, figur 2.8)⁴. Når det gjelder endring i reisevaner viser statistikken at reisemiddelfordelingen i regionen ikke har endret seg vesentlig fra 1998 til 2005.

Når det gjelder lokalisering av arbeidsplassintensive virksomheter i sentrene viser Arealregnskapsrapporten at retningslinjene fra 2000 i hovedsak er fulgt opp (kapittel 2.3, figur 2.9). Om lag 67 prosent av nytt kontorareal er lokalisert innenfor kollektivtraseens influensområde i perioden 2001 til 2005. Da er både hovedtraseer og sekundærtraseer for kollektivtraseen lagt til grunn. Fra 2000 til 2005 er det bygget 1550 nye boliger innenfor en eventuell bybanes framtidige influensområde (Arealregnskap for Jæren, 2006, figur 2.10). Dette utgjør 20 prosent av total boligbygging på Nord-Jæren i perioden.

I 2012 er det foretatt en ny reisevaneundersøkelse⁵. Når det gjelder reisemiddelfordeling viser tallene fra 2012 at fordelingen mellom reisemidlene på virkedager (mandag – fredag) har holdt seg stabilt sammenlignet med tilsvarende undersøkelser i 1998 og 2005 (figur 16, s. 37). Tallene for 2012 viser at 15 prosent går til fots, seks prosent bruker sykkel, en prosent bruker moped eller motorsykkel, 83 prosent kjører bil, sju prosent er

4 Arealregnskap for Nord Jæren, Rogaland fylkeskommune 2006, Asplan Viak

5 Reisevaneundersøkelse for Stavangerregionen, 2012, SINTEF

bilpassasjer, seks prosent reiser med buss, tog eller båt.

Delmål og indikatorer vedrørende samordnet areal- og transportarbeid

Delmål:

Å redusere veksten i transportarbeidet⁶, øke andelen reiser med kollektivtransport, på sykkel og til fots.

Målet om effektiv arealbruk innebærer tilrettelegging for arealøkonomisering i eksisterende bebyggelse ved å planlegge for fortetting og transformasjon. Videre må nye byggeområder gis en optimal tetthet tilpasset sentralitet, avstand til kollektivtrafikk og senterstruktur, handel, kultur og tjenester.

6 Transportarbeid (person): persontransportarbeidet er et mål på omfanget av persontransporten, og betegner det arbeidet som blir utført når et transportmiddel transporterer et visst antall personer en bestemt reiselengde. Enheten er her person, og en person telles hver gang vedkommende bytter transportmiddel. Persontransportarbeidet måles oftest i personkilometer: reiselengde × antall personer. Kilde: Statens vegvesen.

Transport arbeid (gods): godstransportarbeidet er et mål på omfanget av godstransporten, og betegner det arbeidet som blir utført når et transportmiddel transporterer en viss godsmengde en bestemt reiselengde. Godsmengden som fraktes regnes vanligvis i tonn, og godsmengden telles på nytt hver gang det lastes om til et nytt transportmiddel. Godstransportarbeidet måles vanligvis i tonnkilometer: reiselengde × antall tonn.

Gevinster ved en effektiv arealbruk er flere. Det reduserer presset på frigivelse av landbruks- og grøntområder til utbyggingsformål. Det vil gi en bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur og service. Videre vil en effektiv og konsentrert arealbruk bidra til å redusere vekst i transportarbeid. Transportarbeidet vil stige med et økende innbyggertall. Endring i befolkningens og næringslivets behov for mobilitet endrer også utført transportarbeid og økonomiske oppgangstider gir mer transportvekst. Det er derfor viktig å legge til rette for god mobilitet, og samtidig tilrettelegge for at denne kan utøves over korte avstander (mindre transportarbeid) og mest mulig miljøvennlig (reisemiddelfordeling). All vekst i persontransport skal, i tråd med klimaforliket og forslag til strategi i Nasjonal transportplan, tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Regionalplanens retningslinjer kan påvirke faktorer av betydning for transportarbeid og reisemiddelfordeling. Retningslinjer for utbyggingsmønster, tilrettelegging for kollektivtrafikk, syklende og gående, parkeringstilgjengelighet og lokalisering av boliger og arbeidsplasser vil påvirke utviklingen i transportarbeidet.

- Redusert transportarbeid og lavere bilandel vil bedre avviklingen på vegnettet, dempe utslippet fra transportsektoren og redusere barrierevirkninger og arealbeslag fra transportinfrastruktur.
- Det er et mål at en ved kombinasjon av fortetting og utbygging i forlengelsen av eksisterende bystruktur reduserer den årlige økning i transportarbeidet.

- Videre er det et mål at kollektivandelen skal være på minst 15 prosent i 2040 for planområdet som helhet. Det betyr høyere andeler for de mest sentrale, urbane områdene og lavere for ytre deler av planområdet.
- Det ønskes etablert god fremkommelighet for transportsykling i et sammenhengende regionalt gang- og sykkelvegnett. Gang og sykkeltrafikken skal være over 25 prosent i planområdet i 2020. Sykkelandelen alene skal i byområdet være over 12 prosent innen 2020.
- Næringstransport skal ha god fremkommelighet på stamvegen gjennom byområdet, herunder god tilknytning til, og samhandling mellom, viktige transport- og logistikknutepunkt.
- Reisemiddelfordelingen.

Indikatorer på måloppnåelse:

Reisemiddelfordeling.

Reiselengde i planområde



Senterstruktur og handel

Utviklingstrekk

Tallmateriale fra SR-banks omsetningsdata, viser at kommunesentrene Sola, Bryne, Kleppekrossen og Jørpeland har hatt en positiv omsetningsvekst på cirka 10 prosent årlig i perioden 2004-2010. Hovedtrenden er likevel at varehandelen utenfor kommunesentrene har styrket seg på bekostning av varehandelen i kommunesentrene i fylkesdelplanens virketid.

Av de nye forretningsarealene som ble godkjent for bygging i perioden 1995-2004, var halvparten etablert utenfor planformålet "senterområde" (Asplan Viak, 2006)⁷. I 2007 jobbet cirka halvparten av de sysselsatte i detaljvarehandelen i Jærregionen i forretninger utenfor de 19 senterområdene som fylkesdelplanen har utpekt (Asplan Viak, 2008)⁸.

Videre viser nye omsetningsdata at handelsomsetningen på Forus og Lura, som ligger utenfor senterstrukturen, har vokst seg større enn handelsomsetningen i Stavanger og Sandnes sentrum til sammen (Asplan Viak, 2012)⁹. Området Forus og Lura har hatt 7 prosent årlig vekst i tidsperioden fra 2004-2010, mens Stavanger, Sandnes og Nord-Jæren sine regionssentra ligger helt på bunn med henholdsvis 1,3 prosent og 2,2 prosent årlig omsetningsvekst i samme tidsperiode

Omfanget av ansatte i varehandelen utenfor sentrumsområdene og sentrumsområdenes svake omsetningsvekst er urovekkende sett i forhold til nasjonalt gjennomsnitt på 4,2 prosent årlig omsetningsvekst i samme periode, og fylkesdelplanens intensjon om å styrke by- og tettstedssentra. Omsetningsdata for ulike sentre og varegrupper viser også at Forus/ Lura dominerer varehandelen på Nord-Jæren innen flere varetyper (Asplan Viak, 2012). Området er størst på handel med både møbler og elektro, sport, spill, leker, interiør m.m. og jernvare og byggevare i regionen, og utfordrer dermed omsetningen innen disse varegruppene i samtlige kommunesentra på Nord-Jæren. Forus og Lura området kjennetegnes for øvrig med nesten like mye omsetning innenfor klær og sko som Stavanger sentrum, og mer handel med utvalgsvarer samlet enn Stavanger sentrum.

Det kan oppsummeres at handelen i by- og tettstedssentra på Nord-Jæren utfordres av handel utenfor sentrumsområdene, særlig av handelen på Forus-Lura. Dette konkluderer også Transportøkonomisk institutt med i rapporten "Styring av handel og senterstruktur på Jæren" (2010a):

«Mye av handelen i regionen foregår utenfor de senterområdene som er definert i den gjeldende fylkesdelplanen (...) Forus-Lura "tar innpå" Stavanger og Sandnes sentrum med hensyn til varierte tilbud». Videre tilføyer de følgende: «Det er fortsatt et stort potensial for videre vekst i detaljvarehandelen i de største senterområdene i regionen».

Nye handelsetableringer har blitt realisert utenfor sentrumsområdene til tross for tilgjengelige arealreserver innenfor de større senterområdene. Forus og Lura har etablert seg som et sterkt tyngdepunkt for handel på bekostning av handelen i definerte kommunesentra. Samtidig er det registrert en svært høy omsetningsvekst i noen av bydelssentrene på bekostning av kommunesentrene. Veksten i Hinna og Madla bydelssentre, på henholdsvis 21,3 prosent og 10,7 prosent i tidsperioden 2004-2010, er svært høy sett i forhold til kommunesentrenes omsetningsvekst i samme periode, og fylkesdelplanens intensjon om at bydelssentrene kun skal dekke lokale innbyggers behov. Området Hillevåg og Mariero har tilsammen vokst seg størst på dagligvarer i regionen.

Utviklingen er i strid med nasjonale og regionale mål om å styrke by- og tettstedssentra, bidra til effektiv arealbruk og tilrettelegge for miljøvennlige transportvalg.

Delmål og indikatorer for senterstruktur og handel

Delmål:

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

Målet om å styrke sentraene innebærer at by- og kommunesentraene i planområdet skal styrkes som de viktigste møtepunktene for handel, kultur, næringsliv og innbyggere imellom. Sentraene skal være motorer for vekst, kreativitet, mangfold, og skal videreutvikle sin rolle som viktige identitetsbærere for innbyggerne i planområdet.

Dette betyr at tilrettelegging for arbeidsplassintensive og publikumsrettede virksomheter og institusjoner i sentraene må ha prioritet i kommunal planlegging. Viktige funksjoner som skal lokaliseres til sentraene er; handel og service, næring, privat- og offentlig tjenesteyting og kulturinstitusjoner. Også boliger har en viktig plass i sentrumsområdene.

Regionalplanens retningslinjer kan påvirke flere faktorer av betydning for veksten i sentrum:

- Lokalisering av viktige samfunnsfunksjoner, handel, kultur og næringsliv
- God tilgjengelighet inn og ut av sentra
- Tilrettelegging for vekst i senter- og byomformingsområder

⁷ Stavangerregionens næringsutvikling. Næringslivets arealbehov og lokaliseringpreferanser. Sluttrapport mars 2006. Asplan Viak, 2006.

⁸ Rullering av fylkesdelplan handel. Asplan Viak, 2008.

⁹ Omsetningsdata. Fordeling innen ulike varetyper 2010. Asplan Viak, 2012.

En byplanlegging som styrker sentraene vil gi økt livskvalitet og attraktivitet i byområder. Det motvirker utflytende byer og økt transport- og energibehov. Sterke sentra vil stimulere til miljøvennlig reisemiddelvalg (gang-, sykkel-, kollektiv-) og konsentrasjon av handel og tjenester vil stimulere konkurransen i varehandelen i sentraene. En slik regional politikk er også en videre oppfølging av nasjonale føringer gitt i ”Rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentra”.

Tre indikatorer er valgt for å følge utviklingen når det gjelder senterstruktur og handel:

Indikatorer på måloppnåelse:

Fordeling av handelsomsetning i senterstrukturen.

Fordeling av arbeidsplasser i senterstrukturen.

Funksjonssammensetning i senterområdene.



Regionale næringsområder

Utviklingstrekk

Raske, konjunkturbaserte endringer i næringslivet gir variasjoner i arealbehovet over tid. Det er også stor variasjon i arealbehovet mellom ulike næringer. Regionalplanen er utformet for å ivareta målet om forutsigbar tilgjengelighet til attraktive og tilstrekkelige i næringsområder. Det betyr at det er innarbeidet en fleksibilitet som gir stort handlingsrom til kommunene i planleggingen av næringsområdene. Det er også pålagt kommunene å innarbeide næringsarealer som et viktig tema i overordnede planer.

Erfaringstall i perioden fra fylkesdelplanens virketid antyder et årlig arealforbruk på 250 daa årlig til næringsformål, i stor grad i perioder med høykonjunktur i næringslivet. Det er grunn til å anta at andelen selsatte innen kunnskapsintensive og tjenesteytende næringer fortsatt vil øke. En effektiv arealforvaltning for næringsområder, slik det legges opp til i retningslinjer i denne planen, bør bidra at behovet for nytt areal til næringsformål ikke øker ut over dette.

Delmål og indikatorer for utvikling i regionale næringsområder

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

For å sikre muligheter for vekst og utvikling må det være en forutsigbar tilgang på attraktive næringsområder. Lokalisering av disse områdene må gjennom plassering og kategorisering bidra til redusert vekst i transportarbeidet. Plasseringen av næringsområdene må henge sammen med kollektivdekning, avstand til arbeidstakernes bosted og arealbehovet for virksomhetene som skal plasseres.

Gjennom kategorisering skal bedrifter styres mot arealer som gir lavt konfliktnivå i forhold til støv- og støyforurensning, kortest mulig arbeidsreise og mulighet for å benytte kollektivtransport til jobb for flest mulig og plassering sentralt i senterstrukturen for arbeidsplassintensive virksomheter. Bedriftene skal videre sikres at det finnes tilgjengelige arealer tilpasset deres behov.

Det er tre indikatorer som skal vise utviklingen vedrørende regionale næringsområder.

Indikatorer på måloppnåelse:

Transportarbeid for næringsområder

Tilgjengelig næringsareal

Næringsområdenes arbeidsplass tetthet

Bomiljø- og kvalitet

Utviklingstrekk

Rogaland er ett av fylkene i landet med yngst boligmasse¹⁰. Oljefunn sent på 70 – tallet og offensiv satsing på oljerelatert næring i regionen førte med seg en sterk befolkningsvekst de påfølgende årene. Et betydelig økt boligbehov førte til at det prosentvis ble bygget flere boliger i Rogaland fra 1980 tallet og frem til i dag enn i landet for øvrig. Nærmere 20 prosent av dagens bygningsmasse i Rogaland er bygget etter 2001. I Oslo er den tilsvarende andelen ti prosent. Forventning om en fremtidig høy befolkningsvekst øker behovet for boligbygging generelt, og for tett bymessig bebyggelse ved at husene som bygges kan romme flere og utnytte arealene bedre. En av følgene vil sannsynligvis bli at andelen eneboliger vil synke i årene som kommer. I samsvar med boligpolitikken om økt tetthet i sentrale områder har det vært størst økning i boligtypene rekkehus og boliger i blokk (rapport om helsetilstand, s. 36). Tilsvarende utvikling finner vi også i landet for øvrig.

Arealforbruk og boligbehov

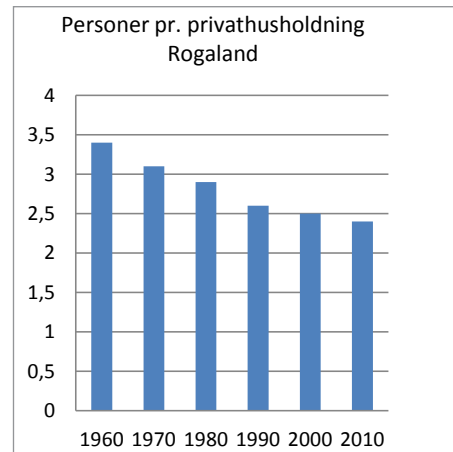
Det er i 2012 mellom 130 000 og 135 000 boliger i planområdet. Gjennomsnittlig bor det om lag 2,3 personer per bolig. Tilsvarende tall for henholdsvis 1990 og 2001 var 2,6 og 2,5. Stavanger kommune har lavest gjennomsnitt med 2,2 personer per bolig, mens Rennesøy har 2,7 personer per bolig. (figur 2.5)

Antall personer per bolig antas fortsatt å synke noe i planperioden. Ved beregning av boligbehov legges det her til grunn to personer per bolig. Fordelingen av boligtyper (figur 2.6, 2.7 og 2.8) viser at eneboliger utgjør mer enn halvparten av den totale boligmassen innenfor hele planområdet. Stavanger og Sandnes har en jevnere fordeling av ulike boligtyper. Utvikling de siste fem årene viser imidlertid at det har vært en sterk satsing på bygging av leiligheter.

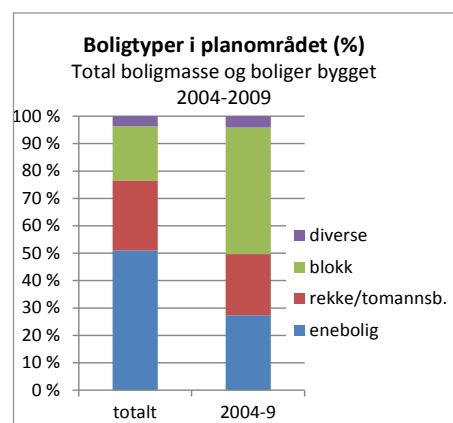
Det er en utfordring å redusere årlig arealforbruk på tross av sterk befolkningsvekst og økt behov for næringsareal. Nedbygging av grøntareal og matjord skal begrenses til et minimum.

Det antas at strategier i gjeldende fylkesdelplan har medvirket betydelig til arealøkonomisering. Samtidig har strukturer i boligmarkedet samvirket slik at boligtettheten, spesielt i byområdet, også er blitt høyere enn forutsatt. Andelen fortetting og transformasjon versus utbygging i nye områder har ligget på mellom 40 og 50 prosent som gjennomsnitt i planområdet i perioden 2000-2012 (tabell 2.2). Det er betydelig høyere enn målsettingen i gjeldende plan (30 prosent fortetting og transformasjon versus 70 prosent nye områder).

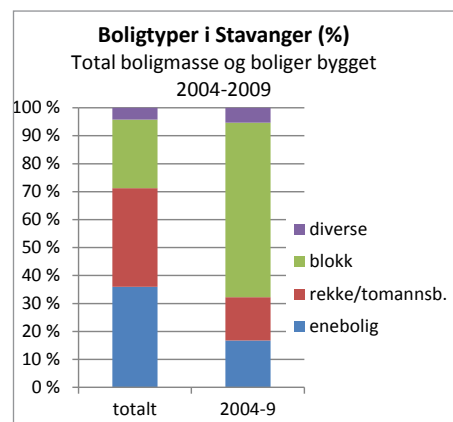
Arealforbruket har vært lavere enn ventet i planens virkeperiode fra 2000-2012. I perioden 2000 til 2005 var det et årlig arealforbruk på i gjennomsnitt 470 daa i storbyområde (Stavanger, Sola, Sandnes, Randaberg). Arealforbruket i de fem første årene av fylkesdelplanens virketid på lå på 60 til 70 prosent av årlig prognostisert arealforbruk. I perioden fra 2004 til 2012 har det årlige arealforbruket gått ytterligere ned. Arealforbruket er i gjennomsnitt 435daa i for hele planområdet, mens det i storbyområdet har vært på 260daa (arealregnskap 2013) (figur 2.9).



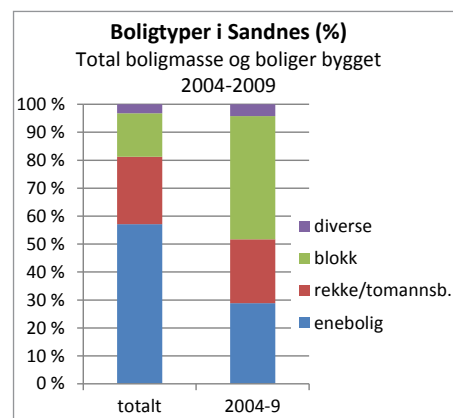
Figur 2.5: Personer pr husholdning Kilde: SSB



Figur 2.6: Boligtyper i planområdet Kilde: Matrikkelen/RFK



Figur 2.7: Boligtyper i Stavanger Kilde: Matrikkelen/RFK



Figur 2.8: Boligtyper i Sandnes Kilde: Matrikkelen/RFK

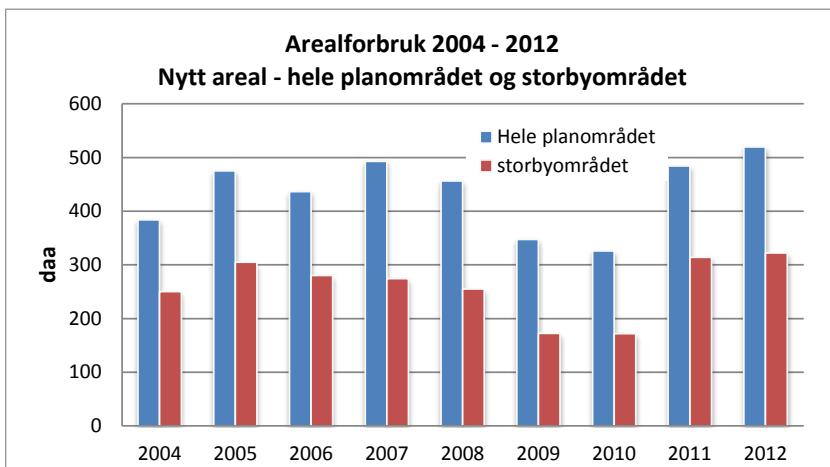
¹⁰ Helsetilstanden i Rogaland, Asplan 2012.

Fortetting

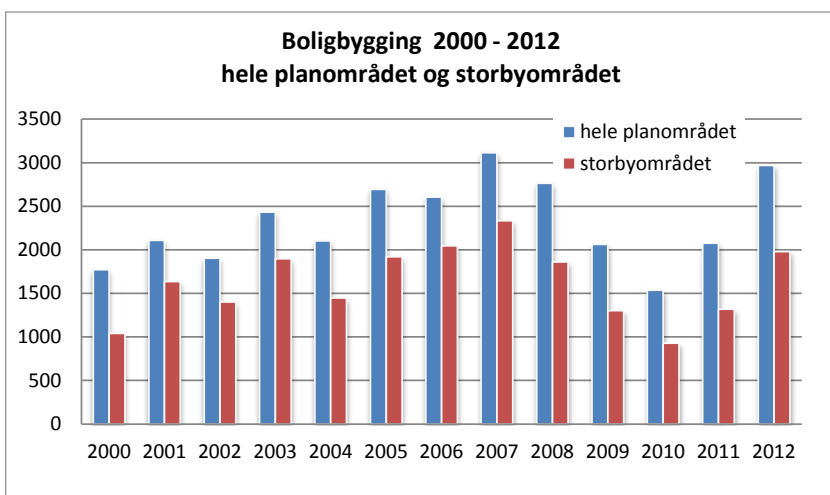
Fylkesdelplanen fra 2000 har retningslinjer som sier at minimumstetthet i planområde skal være to boliger per dekar. Etter at fylkesdelplanen trådte i kraft og frem til 2006 har gjennomsnittlig tetthet på nye boliger vært 3,6 boliger per dekar (Arealregnskap for Nord-Jæren, kapittel 2.1.2). Dette betyr at tetthet i nye boligområder økte etter at fylkesdelplanen trådte i kraft.

Et viktig mål i regionalplanen er fortetting i eksisterende tettstedareal og spesielt langs kollektivaksene. Etter 2003 har 43,5 prosent av nye boliger kommet i eksisterende tettstedsareal. Tilsvarende har 52 prosent av befolkningsøkningen skjedd i det samme tettstedsareal. Dette tyder på økende urbanisering. Det videre fortettingspotensialet i planområdet er ikke utførlig definert, men det antas at minst 50 prosent av ny boligbygging vil skje som fortetting og transformasjon i byområdet (Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg) og rundt 40 prosent i det øvrige planområdet i gjennomsnitt. Dette vil alene gi plass til mer enn 30 000 nye boliger i planperioden. Det er avgjørende at fortettingsandelen forblir høy for å nå mål om redusert vekst i transportarbeid og endret reise-middelfordeling. I tillegg skal kvalitet i nye og eksisterende bomiljø fokuseres i sterkere grad.

Figur 2.9 viser arealforbruket siden 2004 for hele planområdet og for storbyområdet. Tabell 2.2 viser andelen av boligbygging som har kommet som fortetting/transformasjon siden 2006 og figur 2.10 viser all boligbygging siden 2000.



Figur 2.9: Arealforbruk 2004 - 2012 Kilde: Matrikkelen/RFK



Figur 2.10: Boligbygging, 2000 - 2012 Kilde: Panda

Husholdninger

Tabell 2.2 Boligbygging som fortetting

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	gj.snitt pr år
Sandnes	38,5	36,1	35,1	55,7	19,7	24,3	22,9	33,1
Stavanger	73,3	69,3	72,0	74,3	63,0	39,6	69,5	67,7
Hå	42,8	24,0	23,4	51,6	16,2	41,7	13,0	30,9
Klepp	47,1	44,5	22,3	38,4	30,3	40,8	64,5	40,7
Time	36,0	46,4	40,9	62,8	41,8	34,6	59,6	46,5
Gjesdal	13,8	23,7	31,3	40,9	61,5	25,0	12,3	31,2
Sola	13,8	15,1	13,4	16,2	12,3	8,6	9,0	12,6
Randaberg	63,0	15,0	23,9	30,3	65,6	7,1	69,2	29,6
Strand	87,4	48,3	42,5	43,9	40,2	58,0	17,5	49,4
Rennesøy	4,5	20,0	18,0	22,5	30,0	9,6	19,5	18,3
Hele planområdet	51,9	45,8	43,6	54,2	38,7	29,4	36,6	43,3

Fordelt på husholdningstyper utgjør gruppen husholdninger med barn 33 prosent, gruppen aleneboende utgjør 36 prosent og gruppen andre husholdninger utgjør 31 prosent (Figur 2.11). Gruppen andre husholdninger består av par uten barn, enfamiliehusholdninger med voksne barn og flerfamiliehusholdninger (det vil si husholdninger med to eller flere familier) uten barn.

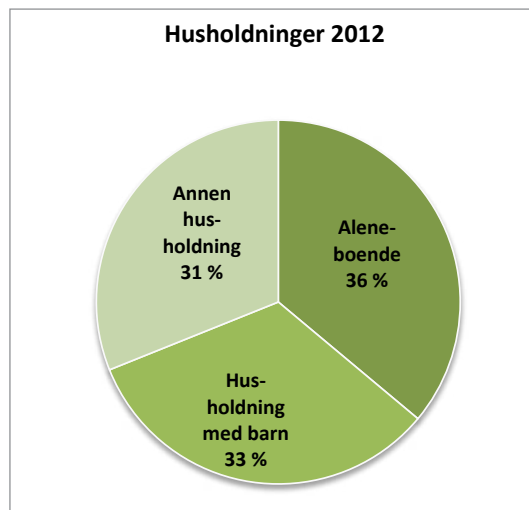
Husholdninger med barn vil kun utgjøre 19 prosent av nytt boligbehov frem mot 2040, mens gruppene aleneboende og andre husholdninger tilsammen utgjør 81 prosent (Figur 2.12).

Dagens folkehelseutfordringer

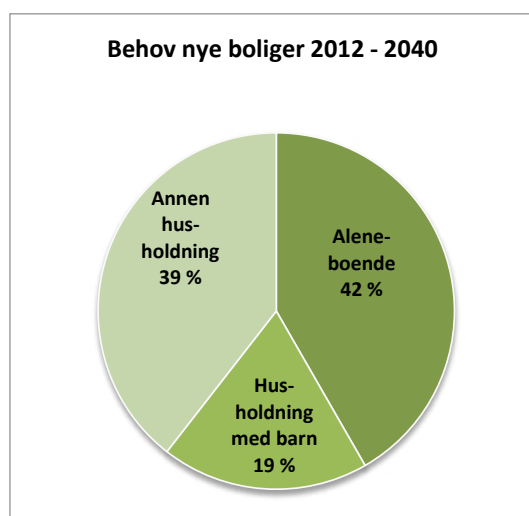
Rogaland ligger godt an når det gjelder levekår. Imidlertid foreligger det store levekårsforskjeller mellom kommunene, og internt i den enkelte kommune. Kartlegging av lokale folkehelseutfordringer er i tråd med kravene i ny folkehelselov.

En mer aktiv bruk av levekårsundersøkelser i kommune- og områdeplanleggingen kan forhindre en utbygging og fortetting som bidrar til eller forsterke opphopning av dårlige levekår og negative miljøfaktorer i visse områder. Mer spesifikt kan en gjennom levekårsundersøkelser avdekke i hvilke område det bør tilrettelegges og planlegges for økt kvalitet og økt variasjon i boligmassen.

Det er godt dokumentert at selv om nordmenn er fysisk aktive ved å gå tur og utøve annen aktivitet i fritiden, er vi særlig lite aktive i dagliglivet. Den fysiske aktiviteten i fritiden kompenserer ikke for nedgangen i generell fysisk aktivitet i hverdagen. Dette kan være en av årsakene til økt forekomst av livsstilssykdommer og fedme i den norske befolkningen. Det ligger dermed et stort helseforbedringspotensial i å utforme fysiske omgivelser som gir grunnlag for økt hverdagsaktivitet i befolkningen



Figur 2.11: Husholdninger i planområdet Kilde: Panda



Figur 2.12: Boligbehov i planområdet Kilde: Panda

Delmål og indikatorer for bomiljø og kvalitet

Delmål: Gode levekår og godt oppvekstmiljø

Planens mål er å etablere en effektiv regional arealbruk. By- og tettstedsutvikling skal skje langs hovedkollektivnettet, i tilknytning til eksisterende by- og tettstedsareal og gjennom fortetting og transformasjon. Målet er en by- og tettstedsutvikling på Jæren som gir rom for aktive og levende nærmiljø, gir gode muligheter for friluftsliv og rekreasjon, minsker presset på natur og matjord og gir minst mulig støy og luftforurensning.

Gevinstene ved å planlegge og sikre et godt leve- og oppvekstmiljø vil være store, både for den enkelte innbygger, næringslivet og byområdet som helhet. Omgivelsene våre vil påvirke mulighetene vi har til å være fysisk aktive, til å møte andre mennesker og til å føle oss trygge. Tilrettelegging for fysisk aktivitet i byområdet kan resultere i helsegevinster og økt livskvalitet for innbyggerne. Et godt leve og oppvekstmiljø vil styrke byområdet i konkurransen om kvalifisert og kompetent arbeidskraft.

Regionalplanen skal samordne utviklingen av det fysiske miljøet i kommunene gjennom rammer og retningslinjer for å oppnå gode levekår, helse og trivsel i eksisterende og nye bosteder og boligområder.

Et av regionalplanens hovedgrep for å utvikle en tettere bystruktur er regionale retningslinjer for tetthet ved utbygging av nye boligområder, både i felt, ved transformasjon/byomforming og fortetting. Gode bomiljø sikres gjennom retningslinjer for uterom og grøntstruktur. Fem indikatorer skal uttrykke utviklingen innen levekår og oppvekstmiljø. Når det gjelder tilgang til grøntareal må det utarbeides en metodikk for å måle dette.

Indikatorer på måloppnåelse

Retningslinjer for godt leve- og oppvekstmiljø og grøntstruktur i kommuneplanene.

Tilgang til grøntareal.

Positiv trend i levekår i kommunene.

Andel utbygging som fortetting og byomforming

Utvikling av tettstedsareal per innbygger



Turvei langs Gandsfjorden

Sikre regional grøntstruktur og kjerneområde landbruk

Utviklingstrekk

Grøntstruktur

I 2007 var det registrert 155 km turveger og 11 km turveiforbindelser innenfor regional grøntstruktur. Det var registrert 101 km med turveier som var under planlegging.

Arealregnskapet viser at det i perioden 2001 – 2005 ikke er gjort noen større inngrep i regional grøntstruktur slik det er definert i Fylkesdelplan for Rogaland 2000.

Landbruk

Den årlige omdisponeringen av jordbruksareal på Jæren i godkjente kommuneplaner er blitt redusert etter at Fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling på Jæren ble vedtatt. Langsiktig grense for landbruk er i store trekk respektert og behovet for nytt utbyggingsareal er dempet gjennom fortetting og transformasjon.

I 2005 ble det bygget ned fulldyrket jordbruksjord på 145 dekar innenfor storbyområdet (Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg¹¹). Her er ikke dyrkbar jord eller beite-land og gjødselsareal inkludert.

Langsiktig grense for landbruk er på arealplankartet (side 66-67) vist med grønn strek. Denne representerer linjen hvor by- og tettstedsutviklingen i planperioden vil møte landbruksarealene (kjerneområde landbruk). Nedbygging av jordbruksareal på landbrukssiden av linjen aksepteres ikke. Dette prinsippet følges i hovedsak lojalt opp av kommunene og gir landbruksnæringen en forutsigbarhet for langsiktig drift.

Utviklingen på bysiden av langsiktig grense har gått raskere enn opprinnelig forutsatt, og noen steder tangerer utbyggingsområder allerede den langsiktige grensen. Dette er områder som skulle dekke behovet fram til 2040. Husholdningen av fylkesdelplanens utbyggingsområder har derfor ikke vært god nok. Behovet fra kommunene om justering av den langsiktige grensen er allerede meldt.

Det regionale grepet knyttet til Sandnes øst, Bybåndet sør og høyere arealutnyttelse, er viktige tiltak for at den langsiktige grensen beholdes slik den nå fremstår. Det forventes at kommunene i sine revisjoner av kommuneplanene, fullfører markering av langsiktig grense rundt de tettstedene hvor «huller» fortsatt finnes.

Antall dispensasjoner og arealtap i kjerneområde landbruk

Om lag 90 prosent av alle dispensasjoner som gjelder nye tiltak skjer innenfor fylkesdelplanens kjerneområde for landbruk¹² (side 18). Dette gjelder spredte tiltak, som er ulike arealdisposisjoner i landbruksområdet som ikke har noen tilknytning til landbruksnæringen. I perioden 2003 – 2006 har 86 prosent av alle søknader om disposisjon fra LNF-område blitt innvilget. I antall utgjør dette 244 dispensasjoner. Av disse er det 15 dispensasjoner som ikke krever varig omdisponering.

Av de ulike typer godkjente dispensasjoner i LNF-områdene gjelder 65 prosent til tunparsell, 14 prosent til kårhus, sju prosent til tomt for næring, seks prosent til tomt til bolig. Åtte prosent av dispensasjonene er ikke kjent. Dette innebærer en årlig omdisponering innenfor planområdet på 137 daa som følge av godkjente dispensasjoner i Sandnes, Stavanger, Hå, Time, Klepp, Sola og Randaberg (Byvekst og spredde tiltak, 2008, side 18).

Delmål og indikatorer for regional grøntstruktur og kjerneområde landbruk

Delmål: Sikre regional grøntstruktur og kjerneområde landbruk

Regional grøntstruktur skal sikre befolkningen god tilgang til større sammenhengende områder for rekreasjon, friluftsliv og mosjon i rimelig avstand fra bosted.

Sikring av kjerneområde landbruk innebærer at større sammenhengende, høyverdige jordbruksareal sikres for matproduksjon i et langsiktig perspektiv. Det innebærer at det trekkes en langsiktig grense mellom byutvikling og kjerneområde landbruk. I kjerneområdet skal det heller ikke legges til rette for spredte tiltak som er i konflikt med hensynet til effektiv landbruksdrift. Med spredte tiltak menes ulike arealdisposisjoner i landbruksområdene som ikke har tilknytning til ordinær landbruksdrift.

Regionalplanens retningslinjer kan påvirke oppnåelse av delmålet på flere måter. Retningslinjer for spredt utbygging kan begrense omfanget av dette, og fastlegging av langsiktig grense på plankartet sikrer forutsigbarhet for fremtidige landbruksarealer og områder for byutvikling. Retningslinjer for tilrettelegging for friluftsliv i deler av kjerneområde landbruk kan gi en bedre utnyttelse av dette potensialet, spesielt i de bynære deler. Dette kan bidra til økt forståelse for verdien av å sikre bynære områder slik at det opprettholdes et sterkt og aktivt landbruk.

11 Arealregnskap for Nord-Jæren.

12 Byvekst og spredde tiltak i landbruksområda på Jæren. Fylkesmannen i Rogaland, 2008.



Gevinstene ved å sikre kjerneområde landbruk er flere, og både av nasjonal og regional karakter. Flere viktige trender internasjonalt øker betydningen av et sterkt nasjonalt landbruk. Dette gjelder for eksempel klimaendringene, befolkningsveksten, fokus på kortreist mat og økt etterspørsel etter jordbruksprodukter til annet enn mat. Dyrket areal utgjør kun 3 prosent av landarealet i Norge. Landbruksområdene på Jæren har stor nasjonal verdi, og de ligger i beste klimasone med et svært godt jordsmonn. Sikring av kjerneområde landbruk på Jæren er derfor viktig i en nasjonal sammenheng.

Regionalt har landbruket på Jæren ført med seg en omfattende matforedlingsindustri og industri for produksjon av maskiner og redskap for landbruket. Jæren er også et tyngdepunkt når det gjelder forskning, utvikling og nettverkssamarbeid innen landbruk og matsatsing. Rogaland er matfylket. Kjerneområde landbruk er et hovedelement i matfylket.

To indikatorer viser utviklingen innen grøntstruktur og landbruk:

Indikatorer på måloppnåelse:

Detaljering av langsiktig grense i kommuneplaner.

Antall dispensasjoner i kjerneområde landbruk.

Målkonflikter

Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren skal oppfylle flere mål. Flere av disse målene har innvirkning på hverandre og i noen tilfeller kan det oppstå målkonflikter. For eksempel kan mål om effektiv arealbruk (høy tetthet) gå på bekostning av bomiljø.

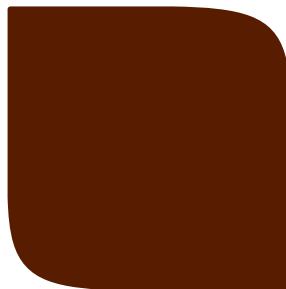
Å legge til rette for en vesentlig høyere kollektiv- og sykkelandel og begrensning av biltrafikk kan eksempelvis bety løsninger som innebærer nedbygging av jordbruksarealer, verdifulle naturområder eller kulturminner. Omvendt kan vern av disse verdiene måtte innebære transportløsninger som ikke er optimale. I slike avveininger må det legges vekt på å utvikle funksjonelle og levedyktige byer og tettsteder innenfor rammen av å bevare ikke-fornybare ressurser som matjord, verdifulle naturområder og kulturminner.

Hensynet til jordvern tillegges stor vekt ved valg av langsiktige utbyggingsmønstre, slik at utbyggingsretning styres mot de mindre produktive arealene. Samtidig må ny utbygging kunne betjenes effektivt med kollektive transportsystem. Det skal legges særlig vekt på fortetting innenfor eksisterende byggesoner og gjenbruk av arealer. I områder som fortettes skal det planlegges en konsentrert utbygging hvor en tar spesielt hensyn til bevaring av eksisterende kulturmiljø og vern av karakteristiske grøntstrukturer. Det skal også legges vekt på gode estetiske løsninger i bygningsmiljøet, der nytt og eksisterende bygningsmiljø fremstår i en harmonisk helhet.

Alle indikatorerene er samlet i Tabell 10.2, side 62.



Jernbanens dobbeltspor er viktig i utvikling av båndbyen. Innenfor planområdet stopper toget på 14 steder.



3 Samordnet areal og transport

Generelt

Det er et mål å samordne utviklingen av transportsystemet med arealbruken og byutviklingen for å redusere veksten i transportbehovet og øke andelen miljøvennlige reiser.

Fem faktorer har stor betydning for måloppnåelsen:

- Areal effektivitet og tetthet i planområdet
- Lokalisering av funksjoner som arbeidsplasser, handel og bolig nær kollektivtilbud
- Styrking av de flerfunksjonelle sentrumsområdene med kollektivtilgang
- Transportsystemet, sikre konkurransefortrinn for miljøvennlige og kollektive transportsystem
- Rekkefølge, samordning mellom arealbruk og transport

Regionalplanen gir i kapitlene 4, 5 og 6 føringer for tetthet i byområdet, lokalisering av funksjoner og senterutvikling. I dette kapitlet omhandles strategien for utvikling av transportsystemet og rekkefølgen i byutvikling og utvikling av transportsystemet.

Som en viktig del av en helhetlig arealplanlegging skal regionalplanen medvirke til vern og forvaltning av ikke-fornybare arealressurser. Jæren er et område med stor andel av jordbruksareal til matproduksjon, regionen inneholder også en rekke kulturminner og verdifulle områder mht. biologisk mangfold, landskap og grøntdrag. På disse samme arealene ønsker vi å legge til rette for å imøtekomme en høy befolkningstilvekst til regionen. Skal vi klare det og samtidig verne om de ikke-fornybare arealressursene, er det avgjørende å utnytte arealene på en effektiv og god måte.

I tillegg til nye utbyggingsområder så legger regionalplanen opp til 50 % fortetting i byområdene. I eksisterende utbyggingsområder er det et stort potensiale for fortetting ved opprydning, gjenbruk og revitalisering som muliggjør en bedre arealøkonomisering.

Det er et mål at alle eksisterende og nye beboere i planområdet skal kunne gjennomføre sine reiser på en effektiv, tilgjengelig, trygg og miljøvennlig måte (jf NTP). For å sikre god fremkommelighet er det avgjørende at det legges til rette for at flere kan bruke kollektive transportmidler. Nord-Jæren har pr. 2011¹ den laveste andelen reisende med kollektivtrafikk av storbyområdene i Norge, og en lav andel reiser med sykkel og til fots. Forventet befolkningsvekst i planområdet vil resultere i en betydelig økning i transportvolumet. Fortsatt lave andeler miljøvennlige reiser, kombinert med høy befolkningsvekst, vil forsterke kø- og avviklingsproblemer på vegnettet. Dette vil redusere mobilitet og livskvalitet for innbyggerne i planområdet. I Nasjonal transportplan er det stilt krav om at veksten i persontransport skal tas av kollektivtransport, gange og sykling. For å imøtekomme dette kravet er det helt nødvendig å samordne utbygging av infrastruktur og arealer til bolig, næring og handel.

Areal- og transportplanleggingen er også viktig for befolkningens muligheter til å velge en livsstil som fremmer fysisk aktivitet og helse. Å ha tilgjengelige transportalternativer er viktig både i et helse- og miljøperspektiv, men også for å hindre isolasjon. Dette gjelder særlig for barn, unge og eldre. Det er viktig å legge til rette for at de sunne valgene skal bli de enkle valgene. Sammenhengende anlegg og trygge veier for gange og sykkel er blant de viktigste enkelttiltakene som bidrar til aktivitet i store grupper.

¹ RVU Jæren, 2011

Utvikling av transportsystemet

Konseptvalgutredningen for transportsystemet på Jæren (KVU) har vurdert ulike strategier for utviklingen av transportsystemet, med særskilt fokus på kollektivsystemet. Ny vegutbygging som hovedstrategi for å møte transportutfordringene vurderes som en lite egnet løsning i et stadig mer tettbygd byområde. Erfaringer fra andre byområder viser at satsing på vegutbygging som hovedstrategi ikke reduserer køene.

Innenfor de rammene for arealbruk som er gitt i Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling anbefaler KVU en arealutvikling i retning av scenario «Konsentrert vekst» og følgende konsept for å utvikle transportsystemet:

- Utbygging av transportsystemet med høyverdige kollektivtraseer, samt forbedringer i det helhetlige buss- og jernbanetilbud.
- Utbygging av et sammenhengende regionalt sykkelvegnett av høy standard.
- Utbygging av vegnettet i et omfang tilpasset målet om å øke andelen reisende med kollektivtrafikk, gange og sykkel.
- Lokalisering av arbeidsplasser, handel og boliger slik at avstandene mellom daglige gjøremål blir så kort som mulig.
- Lokalisere arbeidsplasser, handel og boliger slik at en høyest mulig andel blir tilgjengelig med gode kollektivløsninger.
- Bruk av bompenger og begrensninger i parkeringstilbudet som virkemidler for å redusere veksten i biltrafikken og dempe belastningen på vegnettet.

Konseptet innebærer en differensiert strategi for storbyområdet og "ytre" deler av planområdet. Det anbefales en satsing på høyverdig kollektivtransport som hovedelement i en grunnstruktur i de delene av byområdet der regionalplanen forutsetter høyest tetthet. Buss vil ha en sentral rolle i de mindre trafikkunge korridorene. Det anbefales fortsatt god biltilgjengelighet i områdene utenfor storbyområdet som ikke kan dekkes med et godt kollektivtilbud.

Den foreslåtte strategien for utbygging av transportsystemet er innarbeidet i regionalplanen. Det er kartfestet et regionalt stamnett for kollektivtrafikken og et regionalt sykkelvegnett med tilhørende retningslinjer. Disse gir føringer for planlegging og utvikling av areal som kommer i berøring med de to respektive stamnettene.

Rekkefølge i utbygging

Rekkefølge i utbyggingen av boliger og næring må i større grad samordnes med rekkefølge i transportsystemet. Infrastruktur og kollektivtilbud bør i større grad realiseres samtidig med utbyggingen av områder. Det er viktig å ha oppmerksomhet på de utbygde delene av byområdet, der det foregår en betydelig fortetting og transformasjon.

I dette kapitlet gis det føringer for rekkefølge i utbygging av transportinfrastruktur og boligområder. Retningslinjene er utformet slik at det er mulig å lese hvilke områder som bør prioriteres innenfor hver kommune for å bidra til en regional fordeling av boligveksten som på sikt oppfyller målet om redusert transportvekst og endret reisemiddelfordeling.

Retningslinjene er utformet for å styre rekkefølge i boligbyggingen i tre 10-årsperioder fra 2010-2040. Konkret gir retningslinjene føringer for at investeringer innen kollektiv, gang- og sykkelinfrastruktur i hovedtrekk bør følge prioriteringsrekkefølgen angitt i retningslinjene, samtidig som ny vegkapasitet ikke skal undergrave det overordnede målet om redusert transportvekst og endret reisemiddelfordeling.

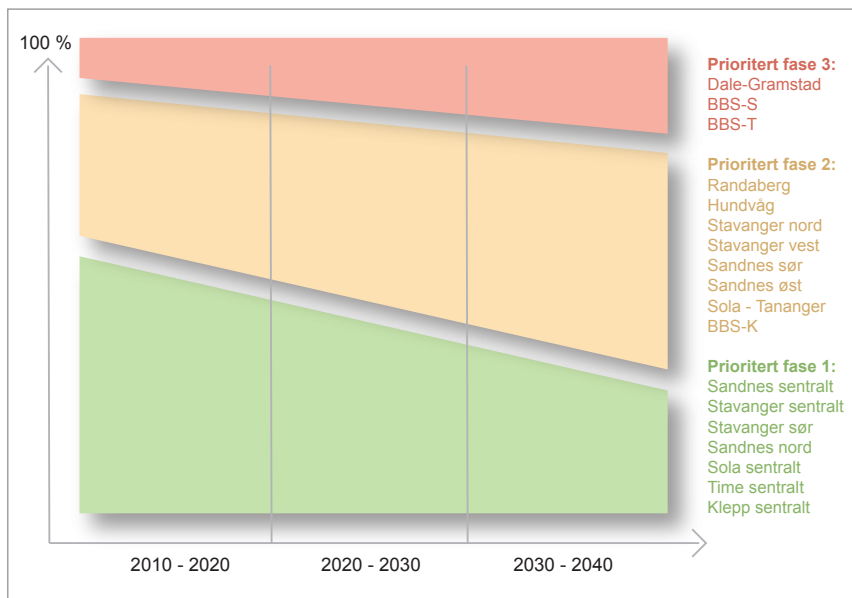
Rekkefølgen i utbygging av boligområder er vurdert med utgangspunkt i hvilken grad de enkelte områder bidrar til målet om redusert vekst i transportarbeid og økte andeler kollektiv- og sykkelreisende. Videre er det gjort en vurdering av de enkelte områdenes kapasitet til boligvekst fram mot 2040, både mht. fortetting, transformasjon og feltutbygging. Det er også sett på tidspunkt for realisering av utbyggingsretning øst i Sandnes.

Byområdet, inklusive Bryne og Kleppe, er inndelt i 18 boligsoner der egenskapene mht. til måloppnåelse er vurdert. Hver av de 18 boligsonene gis en prioritet for utbygging i hver av 10 års-periodene frem mot 2040. Med prioritet menes at boligsonen i den tiårsperioden den er plassert bør prioriteres med en høy andel av boligbyggingen. Det legges imidlertid opp til at det parallelt med utbygging i prioriterte soner vil foregå en betydelig boligbygging også i "uprioriterte" soner. I kommuneplanleggingen skal kommunene gjøre en konkret vurdering av potensialet for boligbygging i de prioriterte sonene, der en også tar hensyn til sosial- og teknisk infrastruktur, og andre relevante forhold. Kommunene bør ta en aktiv rolle i å tilrettelegge for boligbygging i prioriterte soner, eksempelvis gjennom oversiktsplanlegging som legger til rette for fortetting og transformasjon eller ved å klargjøre områder for feltutbygging til de aktuelle perioder.

Det legges opp til at det skal skje en betydelig boligbygging i de fleste sonene i alle tre tidsperiodene. Det vil og må være en slik parallellitet i utbyggingen av boligsonene for å balansere veksten og gi fleksibilitet til å vektlegge andre forhold enn areal- og transport i kommunens egne vurderinger av lokalisering av boligvekst. Retningslinjene sier likevel, på et grovt nivå, hvilke boligsoner som i hvilke tidsfaser bør prioriteres med

høyere andeler av boligbyggingen for å bidra til oppfyllelse av planens mål for transportarbeid og reisemiddelfordeling.

Utbyggingen av transportsystemet skal i hovedtrekk følge prioriteringen av soner. I praksis betyr det at kollektiv- og gang- og sykkelvegnettet bygges ut i bybåndet mellom Sandnes og Stavanger og mot Sola sentrum, Bryne og Kleppe, før kollektiv- og sykkelvegnettet utvikles mot de øvrige områder. Retningslinjene angir at viktige målpunkt skal kunne nås fra boligsonene med en definert standard for fremkommelighet. Med denne strategien sikres at de tettest bebygde delene av byområdet får et godt alternativ til bil til viktige målpunkt i byområdet tidlig, mens øvrige boligområder i byområdet, får realisert et godt tilbud i takt med utviklingen av områdene.



Figur 3.1 Prinsippkisse, parallellitet i utbygging av boligsonene

Det er utarbeidet en rapport, "Vurdering av rekkefølge i utbygging av boligsoner i byområdet, Rfk 2011", som dokumenterer hvordan lokalisering av innbyggerveksten i regionen påvirker oppnåelsen av målet om redusert vekst i transportarbeid og økt andel reiser med kollektivtransport, sykkel og til fots.

Retningslinjer: Samordnet areal og transport

3.1 Kommunalt planarbeid

Det kommunale planarbeidet skal bidra til å redusere veksten i transportarbeidet, og øke andelen reiser med kollektivtransport, på sykkel og til fots. Planarbeidet skal drøfte prinsipper for langsiktig arealbruk og drøfte omfang og rekkefølge av utbygging, med særlig fokus på allerede utbygde områder/ transformasjonsområder.

3.2 Transportinfrastruktur

3.2.1 Trafikkavviklingen i tettstedsområdet skal primært løses gjennom effektivisering av eksisterende gate- og veinett, forbedring av kollektivtilbudet og gang- og sykkelvegnettet – og sekundært gjennom økt veikapasitet og nye veiforbindelser.

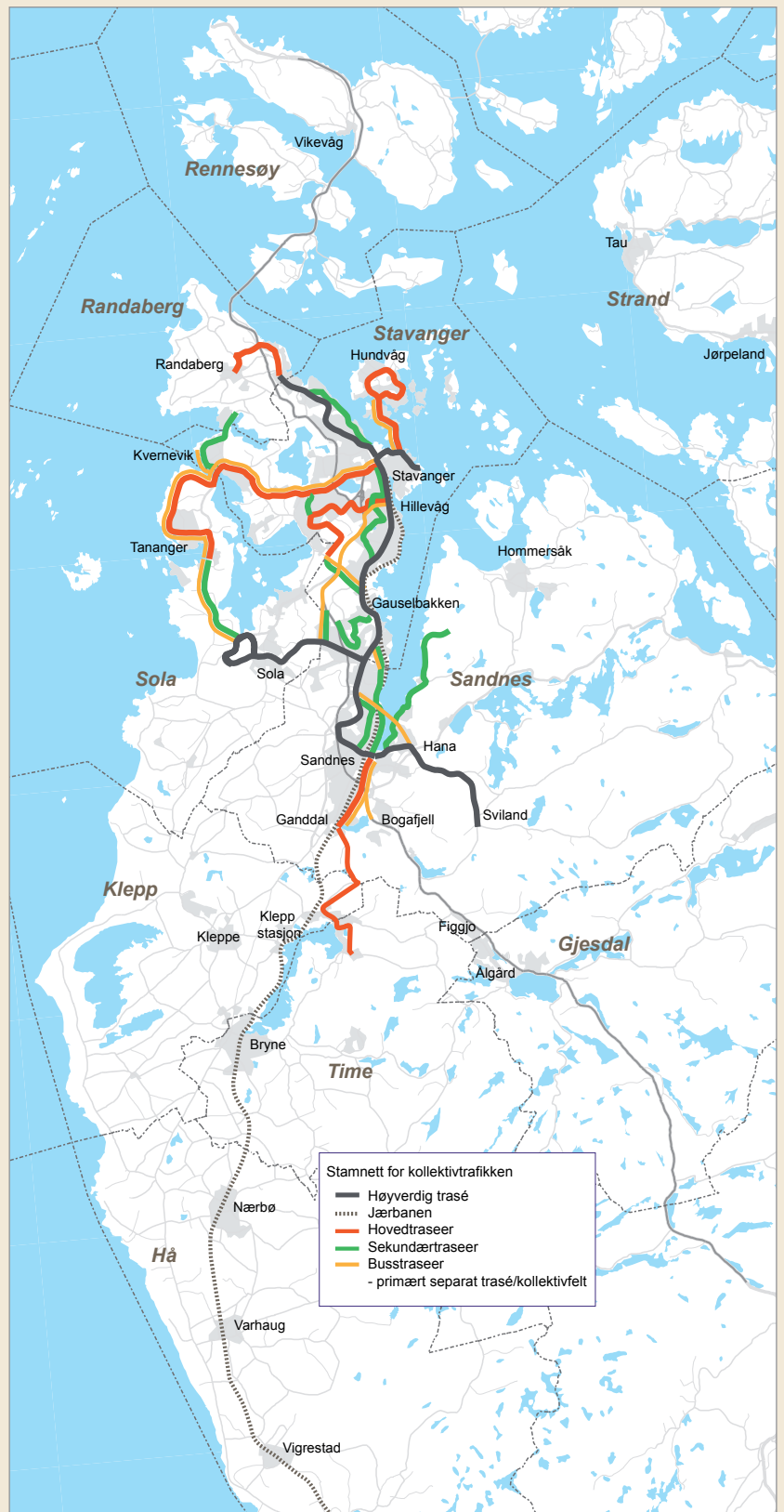
3.2.2 Ved realisering av nye utbyggingsområder skal sammenhengende kollektiv, gang- og sykkelinfrastruktur bygges ut samtidig med utbyggingen.

3.2.3 Ved planlegging av de konkrete utbyggingsprosjektene skal en modifisering av standardene vurderes der jordvern- og andre inngrepshensyn utfordres ut fra en helhetlig vurdering av den aktuelle strekningen.

3.3 Kollektivtransport

3.3.1 I kommuneplanens arealdel skal det kartfestes et regionalt stamnett for kollektivtrafikk. Det skal etableres egne traseer for kollektivtrafikk i eksisterende tettsted og nye utbyggingsområder.

3.3.2 Veiholder skal sikre fremføringshastigheten i kollektivtrafikkens stamnett ved egne traseer og aktive prioriteringstiltak (trafikkstyring). Øvrige tiltak i kollektivtrafikkens stamnett skal ikke redusere framføringshastigheten for kollektivtrafikk.



Figur 3.4: Regionalt stamnett for kollektivtrafikk og busstraseer med separat trasé/kollektivfelt.



Figur 3.5 Sykkelvegnett

3.4 Sykkelvegnett

3.4.1 Det skal utvikles god framkommelighet i et sammenhengende regionalt hovedvegnett for sykkel. Hovedvegnett for sykkel innenfor boligsonene/byområdet skal separeres fra gående og motorisert trafikk. Kommunen må ved revisjon av kommuneplanene vurdere behovet for utvikling av eksisterende hovedruter og nye forbindelser.

3.4.2 Det skal etableres god parkeringsdekning for sykkel i alle sentra, ved viktige holdeplasser for kollektivtrafikk og ved offentlige bygg.

3.4.3 Kommunene må sikre korte og direkte forbindelser til holdeplasser og lokale målpunkt.

3.5 Parkering

3.5.1 Det skal planlegges for redusert parkering i sentra, knutepunkter og øvrige områder som har høy kollektivtilgjengelighet. Kommunen skal i slike områder fastsette maksimumsgrenser for parkering. Maksimumskrav gjelder som fastkrav i områder med frikjøp. For øvrig så vises det til oppfølgingspunkt angående videreutvikling av parkeringspolitikken.

3.5.2 Kommunene skal i sin kommuneplanlegging ha en parkeringsnorm (minimumsnorm) for sykkelparkering.



Figur 3.7 Hovedveier og viktige terminaler

3.7 Rekkefølge i transportinfrastruktur

3.7.1 Kollektiv

3.7.1.1 I boligsonene i byområdet prioritert i perioden 2010-2020 skal det etableres separat kjøreveg for kollektivtrafikk innen 2020 mellom Stavanger, Sandnes og Sola sentrum. For boligsonene i Klepp sentralt og Time sentralt skal det etableres kvarterfrekvens på Jærbanen.

3.7.1.2 Fra boligsonene i byområdet prioritert i perioden 2020-2030 skal kollektivfremkommeligheten sikres ved bruk av separat kjøreveg eller større kollektivprioriterende trafikkstyringstiltak til Stavanger og Sandnes sentrum, Forus og Sola Sentrum til Stavanger Lufthavn innen 2030.

Kollektivfremkommeligheten i Sandnes øst skal sikres ved bruk av separat kjøreveg og skal være opparbeidet senest samtidig med utbygging av første byggetrinn. Kollektivtilknytning for Bybåndet sør mot byområdet vurderes i forbindelse med interkommunalt arbeid for området.

3.7.2 Sykkel

3.7.2.1 I boligsonene prioritert i perioden 2010-2020 skal hovedvegnettet for sykkel være etablert med sammenhengende sykkelfelt og/eller sykkelveg senest innen 2020.

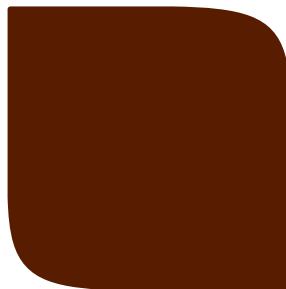
3.7.2.2 I boligsonene prioritert perioden 2020-2030 skal hovedvegnettet for sykkel være etablert med sammenhengende sykkelfelt og/eller sykkelveg senest innen 2030.

3.7.3 Veg

Av tiltak på vegnettet skal fremkommelighet for næringstrafikk prioriteres. Det overordnede hovedvegnettet dvs 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.



Vikevåg, Rennesøy kommune
foto: Jon G. Ingemundsen, Stavanger Aftenblad



4 Senterstruktur og handel

Målet om å styrke byenes og tettstedenes sentre

Planens mål er å styrke byenes og tettstedenes sentre, sikre miljøvennlige handlereiser og arealeffektive løsninger. Tidligere fylkesdelplan definerte en senterstruktur og la rammer for sentrumsutvikling. Kommunene følger dette opp i sine kommuneplaner ved å sikre egnede areal til sentrumsformål i og nær kollektivtrafikkknutepunkt. Dette stimulerer til miljøvennlig transport og bidrar til en bærekraftig bolig- og næringsutvikling. Sterke sentre og godt utviklet lokalservice skaper trivsel, tilhørighet og gir livskvalitet.

Handel er sentrumsdannende, og et av de grunnleggende elementene for funksjonsdyktige og sterke sentrumsområder. Et variert handelstilbud sammen med et mangfoldig tilbud av annen service, tjenesteyting og kultur, skaper attraktive sentre. Mangfold av virksomheter kombinert med stedskvalitet, gir sentrene styrke og tiltrekningskraft for videreutvikling. Å styre handel til sentrene er et av de grepene som sterkest kan motvirke byspredning og ineffektiv arealbruk. Handelslokalisering til sentrene gir også redusert transportarbeid, samtidig som kompakte sentre med godt kollektivtilbud sikrer tilgjengelighet til et bredt vare- og tjenestetilbud for alle.

Erfaringer med tidligere plan

Et hovedvirkemiddel for å styrke sentrene i tidligere fylkesdelplan har vært retningslinjer for lokalisering av handel. Planen har definert den regionale senterstrukturen og gitt føringer for dimensjonering og lokalisering av handel.

Hovedregelen i tidligere fylkesdelplan er at all detaljhandel skal lokaliseres i sentre slik de er definert i senterstrukturen. Det kan gjøres unntak for nærservice definert som nærbutikk med dagligvareprofil i eller i tilknytning til boligområder. Videre kan det gjøres unntak for hvitevarer, møbler og tepper innenfor bybanens influensområde på Forus, og for plasskrevende varer utenfor bybanens influensområde på Forus. Plasskrevende varer er i fylkesdelplanen definert som biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og byggevarer. Retningslinjene pålegger kommunene i planområdet

å definere og avgrense senterområdene i kommuneplanens arealdel.

Erfaringen viser imidlertid at hovedsentrene Stavanger og Sandnes ikke styrker seg i tråd med fylkesdelplanens målsettinger. Tallene viser at Forus og Lura har den største veksten, mens Stavanger og Sandnes sentrum har hatt en svak vekst målt i omsetning og antall sysselsatte i varehandelen. Dette har gitt økt transportarbeid. Det er tilsvarende trend i øvrige sentre innenfor planområdet.

Etter hvert som handelskonseptene og vår handleadferd har endret seg, har behovet for å justere retningslinjene og virkemidlene blitt tydeligere. Samtidig kreves det en oppdatering av styringsverktøyet som en følge av nye nasjonale krav om kompakte sentre og redusert transportarbeid.

Nytt regelverk baserer seg på følgende erfaringer med tidligere fylkesdelplan:

- Manglende måloppnåelse når det gjelder styrking av sentre for handel og sysselsetting, og da i særdeleshet hovedsentrene Sandnes og Stavanger
- Problem med lokaliseringsstyring av handel fordi nye handelskonsept havner i retningslinjenes gråsoner.
- Økning i bilbruk og lengre handelsreiser
- Bransjegliding
- Lite balansert fordeling av handel i og utenfor tradisjonelle sentre
- Styrking av næringsområder med bilbasert handel på bekostning av etablerte sentre
- Manglende behovsvurderinger på regionalt nivå som grunnlag for dimensjonering av sentre
- Utnyttet potensial for etablering av handel innenfor eksisterende sentrumsområder

Siden Forus ikke er regnet som senter i planen, oppfordres kommunene Stavanger, Sandnes og Sola om å igangsette eget arbeid for en kommunedelplan for området Forus, som skal ivareta utvikling av næring, handel og bolig i området.

Endringer i forhold til tidligere plan

Ny Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre trådte i kraft 01.07.2008. Som en konsekvens av endringer i nasjonal politikk og ikke minst manglende måloppnåelse i tidligere fylkesdelplan, er regionalplanen justert i tråd med regionens erfaringer og nytt regelverk.

Senterstruktur

Senterstruktur er i tidligere fylkesdelplan hierarkisk bygd opp med 4 nivå samt benevnelsen regionalt målpunkt. De 4 senternivåene er hhv. hovedsenter, kommunesenter, bydelsenter / kommunedelsenter og lokalsenter / grendesenter. En forenkling av senterstrukturen til færre nivå gjør det enklere å gi retningslinjer som er robuste over lang tid. Bydelsenter og lokalsenter, som i tidligere fylkesdelplan er gitt samme betydning, er slått sammen til kategorien lokalsenter. Kommunen må selv differensiere mellom bydelsenter og lokalsenter i kommunepanen der det er hensiktsmessig. Hovedprinsippet er at sentrene skal betjene sine tilhørende innbyggere. Dette er i tråd med Miljødepartementets anbefaling om inndeling i 4 senternivå, hhv. fylkessenter, regionsenter, kommunesenter og lokalsenter. Det er opprettholdt benevnelsen hovedsenter i stedet for regionsenter, fordi hovedsenter er mer dekkende for funksjonen til de to sentrene Sandnes og Stavanger.

Regionalt målpunkt, som tidligere var en del av senterstrukturen, utgår. UIS og SUS omtales spesielt i egen retningslinje, under kapittelet om regionale næringsområder.

Handelslokalisering

Med bakgrunn i RPB for kjøpesentre, er det tatt inn en regional planbestemmelse om handelslokalisering. Innholdet i den regionale planbestemmelsen erstatter den rikspolitiske bestemmelsen. I tillegg er bestemmelsen gitt en regional tilpasning som samsvarer med innholdet i retningslinjene. Planmessig avklaring av handelslokalisering i sentrene er knyttet opp mot arealformålet «Sentrumsformål»

De reviderte retningslinjene styrker tette, gode sentre ved at handelen konsentreres i sentre og lokaliseres nær knutepunkt og kollektivårer. Hovedregelen i tidligere fylkesdelplan om at handel skal lokaliseres innenfor sentre videreføres. For boligområdene kan det i tillegg etableres både nærbutikk og nærservice for å styrke lokalmiljøet. Det er gitt et unntak for salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer. Disse varegruppene kan etableres i næringsområder basert på visse lokaliseringkriterier og forutsatt at områdene defineres og dimensjoneres med utgangspunkt i regional handelsanalyse. Unntaket gjelder kun for de utpekte varegruppene og ikke for etablerte konsept som f.eks større byggevarekonsept som inkluderer alle varegrupper innenfor bygg.

Vurderingskriterier for senterstruktur

Senterstruktur angir sentrenes plassering i et senterhierarki og viser sentrenes innbyrdes rolle i forhold til handel- og tjenestetilbud. Senterinndelingen er fylkes-senter, hovedsenter, kommunesenter og lokalsenter.

Sentrene skal dimensjoneres etter nedslagsfelt og plassering i senterhierarkiet. Eventuelle områder for biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer skal dimensjoneres etter nærmere utredning av konsekvenser.

Etablering av nye sentre

Kriteriene for vurdering av hvor senteret plasseres i hierarkiet er senterfunksjon, transportfunksjonalitet, arealbruk og sentralitet. Det er tatt hensyn til nærhet til øvrige sentre og framtidig potensiale, og det er lagt vekt på knutepunktstilknytning.

Transportfunksjonalitet innebærer at senteret er eller kan bli et transportknutepunkt med minimum to gjennomgående trafikkårer, at senteret har eller er planlagt for et godt kollektivtilbud, at senteret har nærhet til etablert hovedveinett og at det finnes eller planlegges for en god gang- og sykkelstruktur.

Arealbruk må kunne tilrettelegge for moderat til høy utnyttelse innenfor senterområdet og at senteret i tillegg har et vekstpotensiale med liten grad av konflikt slik at dekningsgraden blir tilfredsstillende.

Sentralitet har betydning for om senteret taper i konkurransen med omkringliggende sentre. Det er sett på lokaliserings-attractivitet, attraksjonskraft, reisemotstand, funksjonsblanding (handel, bolig, tjenesteyting, kultur, næring) og grad av tilgjengelighet fra tilliggende områder.

Figur 4.1 viser en prinsippsskisse for avgrensning av sentrum i hovedsenter, kommunesenter og lokalsenter. Senterfunksjoner bør konsentreres. I et fotgjengersentrum er radius lik 500 meter en akseptabel gangavstand. Sentrum i et senter kan for eksempel være et sentralt byrom eller et kollektivknutepunkt.¹

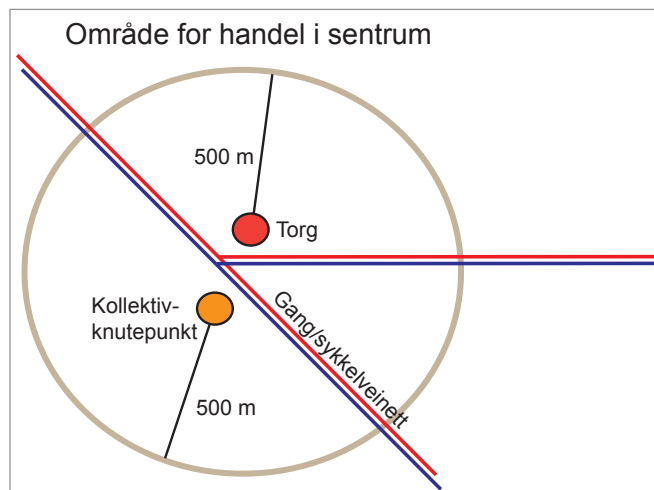
¹ f. Miljøverndepartementets veileder T-1322 Sentrumsutvikling

Handelsanalyser

Etablering av handel har til nå vært basert på en handelsanalyse utarbeidet av tiltakshaver. Som kommunal og regional myndighet, er det vanskelig å foreta en reell og sammenlignende behovsvurdering på bakgrunn av disse handelsanalysene fordi metodikk og forutsetningene for analysene er svært variable.

Handelsanalysene må synliggjøre konsekvenser både for senteret de er en del av, og for øvrig senterstruktur. De må være sammenlignbare og ha en form og et innhold som gjør de tilgjengelige for beslutningstagerne. Det skal utarbeides en regional handelsanalyse som kan brukes som grunnlag for vurdering av nye etableringer. Retningslinjene legger opp til at virksomheter under 1000 m² ikke skal utløse krav om handelsanalyse.

Dette arbeidet er tatt inn som et av oppfølgingspunktene til planen.



Figur 4.1: Prinsippkisse, handel i sentrum

Tabell 4.1: Henvisning til regional planbestemmelse og retningslinjer

Regional planbestemmelse	Regional retningslinje	Regional retningslinje	Hovedsenter	Kommunesenter	Lokalsenter	Nærbutikk og nær-service
x	x	Krav om å definere område avsatt til sentrumsformål i kommuneplan eller kommunedelplan/områderegulering mht. lokalisering, status og dimensjonering av handel.	ja	ja	ja	nei
	x	Krav om å avgrense senterområdets utstrekning i kommuneplan eller kommunedelplan	ja	ja	ja	nei
	x	Krav om begrensning på m ² BRA	nei	nei	ja	ja
	x	Krav om handelsanalyse før nye etableringer	nei	nei	ja	nei
	x	Krav om identifisering av egne areal for biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer	ja	ja	nei	nei
	x	Krav om kollektivdekning	ja	ja	ja	ja
	x	Krav om andre senterfunksjoner enn handel	ja	ja	ja	nei
	x	Krav til parkeringsdekning	ja	ja	ja	ja
	x	Krav om arealeffektivitet, kvalitet og estetikk	ja	ja	ja	ja



Vikevåg

Tau

Jørpeland

Randaberg

Hundvågkrossen

Tastarustå

Stavanger

Kvernevik

Storhaug

Madlakrossen

Tananger

Tjensvoll-senteret

Hillevåg

Hommersåk

Jättå/Hinna

Gauselbakken

Sola

Høle

Lura

Sandnes

Hana

Ganddal

Sviland

Oltedal

Øksnevadporten / Orstad

Kleppe

Klepp stasjon

Figgjo

Algård



Bryne

Nærbø

Varhaug

Vigrestad

Senterstruktur

-  Fylkessenter
-  Hovedsenter
-  Kommunesenter
-  Lokalsenter

Bestemmelser og retningslinjer: Senterstruktur og handel

Formål

4.1 Formål

Formålet med bestemmelser og retningslinjer for senterstruktur og handel er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre, bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg, dvs. unngå en utvikling som fører til byspredning og bilavhengighet.

Regional planbestemmelse

4.2 Lokalisering av handelsetableringer i sentre

Nyetablering eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet er bare tillatt i områder avsatt til sentrumsformål, slik disse er lokalisert, dimensjonert og avgrenset i gjeldende kommuneplans arealdel eller kommunedelplan, og med de unntak som framgår av retningslinjene for nærbutikk og nærservice og for varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer. Retningslinjene i regionalplanen skal legges til grunn ved revisjon av kommuneplan/kommunedelplan.

Som unntak fra forbudet mot handelsetableringer utenfor områder avsatt til sentrumsformål åpnes det for at Sola, Sandnes og Stavanger kommuner i samarbeid kan avsette et område til formål handel på Forus felt C. Hensikten med unntaket er å gi mulighet for at det på dette området etableres en enkelt større handelsvirksomhet med regionalt/ landsdelsbasert nedslagsfelt, og uten at dette utvikler seg til et handelsområde med flere virksomheter.

Retningslinjer

4.3 Definisjon av senterstruktur

Fylkessenter:

Sentrale fellesfunksjoner i fylket bør lokaliseres i fylkessenteret.

Stavanger er fylkessenter for Rogaland.

Hovedsenter:

Regional handel og tjenesteyting for flere kommuner skal legges til hovedsenter.

Stavanger og Sandnes sentrum er regionens hovedsentre for Jæren.

Kommunesenter:

Kommunens viktigste senter er kommunesenteret, og skal betjene kommunens innbyggere. Senteret skal inneholde sentrale kommuneadministrative funksjoner og sikre funksjonsblanding ved å tilby et bredt spekter av handel, næring, boliger, kultur, offentlig og privat tjenesteyting.

Bryne sentrum kan styrkes som senter for regional handel på Sør-Jæren.

Jørpeland sentrum kan styrkes som senter for regional handel i Ryfylke.

Lokalsenter:

Lokalsenter er et senter for en bydel eller et større nær-område i kommunen. Senteret kan inneholde handel, næring, bolig, kultur, offentlig og privat tjenesteyting som skal rettes mot den bydelen eller det området senteret skal betjene og som kun er dimensjonert for å dekke lokale behov.

Nærbutikk og nærservice:

Nærbutikk og nærservice er et tilbud til det lokale bomiljøet og skal kun etableres i eller i nær tilknytning til boligområder. Tilbudet kan ikke etableres hvis det vurderes å konkurrere med etablerte sentre.

Nærbutikk er en eller flere butikker med dagligvarer, dvs. handel med hovedvekt på mat og drikke. Nærservice er tjenesteyting i mindre virksomheter og i selvstendige enheter som kan etableres i sammenheng med nærbutikk. Kommunene må kunne dokumentere at virksomhetene vil bidra til økt identitet og tilhørighet i boligområdet. Eksempler på dette er frisør, kafé, bakeri og blomster.

4.4 Avgrensning av senterstruktur

Område for hovedsenter, kommunesenter og lokalsenter skal defineres, dimensjoneres og avgrenses i kommuneplan iht. senterhierarkiet i regional plan for Jæren. For lokalsenter kan det alternativt gis bestemmelse til kommuneplan om at avgrensning og dimensjonering skal gjøres gjennom kommunedelplan eller områderegulering. Regionalplanens retningslinjer skal legges til grunn.

Kommunen kan i kommuneplanen bestemme om lokalsenteret skal ha en underinndeling som for eksempel bydelsenter. Styring og dimensjonering av disse skal følge retningslinjene for øvrige lokalsentre.

Prinsipper for lokalisering og avstand mellom etablering av lokaltilbudet nærbutikk og nærservice skal avklares og begrunnes i kommune- eller kommunedelplan.

4.5 Virkeområde for handel

All handel til privat sluttbruker omfattes av bestemmelse og retningslinjer. Engroshandel, dvs salg for videresalg til andre, omfattes ikke.

4.6 Dimensjonering av handel

I hovedsenter og kommunesenter legges det ikke begrensninger på omfanget av etableringer og utvidelser av handelsvirksomhet.

I lokalsenter tillates etablering av handels- og tjenestetilbud som er dimensjonert for innbyggerne i senterets nærområde og i henhold til dimensjoneringskriterier i den regionale handelsanalysen.

Nærbutikk og nærservice har en arealbegrensning på inntil 1000 m² bruksareal handel og inntil 500 m² bruksareal tjenesteyting.

4.7 Unntak for salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer

Kommunene kan avsette egnede områder som skal romme salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i regionale næringsområder med allsidig virksomhet (næringskategori 2) og i lokale næringsområder med tilsvarende karakter.

Områdene skal defineres og dimensjoneres med utgangspunkt i regional handelsanalyse. Områdene skal avgrenses i kommuneplan med krav om tilhørende bestemmelser i plan som sikrer type handel, brutto handelsareal, utnyttelsesgrad og parkeringsdekning.

Det skal legges til grunn følgende kriterier: middels kollektivtilgjengelighet, sentral lokalisering i bystrukturen, middels arealutnyttelse, middels parkeringsdekning for bil og høy parkeringsdekning for sykkel.

Ikke plasskrevende varer som naturlig tilhører de nevnte plasskrevende varegruppene, tillates solgt på maksimalt 15 % av salgsarealet, begrenset oppad til 1000 m² BRA (bruksareal).

4.8 Krav om handelsanalyse i lokalsenter og områder avsatt til biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer

Kommuneplaner, ev. kommunedelplan/områderegulering, jf. 4.4, må dimensjonere ramme for areal brukt til handelsvirksomhet iht. planens senterstruktur. Dette gjelder både lokalsenter og områder avsatt til biler, båter, landbruksmaskiner og andre større byggevarer utenfor senterstrukturen. Dimensjonering skal baseres på handelsanalyse tilpasset det omlandet senteret/området skal betjene. Virksomhetsetableringer med areal under 1000 m² BRA utløser ikke krav om handelsanalyse.

Ved handelsetablering i lokalsentra eller i områder avsatt til biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer utenfor senterstrukturen, må det foretas en handelsanalyse av hvilken virkning etableringen

får på senterstrukturen iht. formål, definisjoner, regionalt nivå, handelsomland og ønsket byutvikling.

Der det kreves konsekvensutredning iht. pbl. § 14 om KU, kan handelsanalysen inngå i denne.

4.9 Krav om kollektivdekning

Alle senterområder skal ha god kollektivdekning, være tilknyttet overordnet sykkelvegnett og ha et godt utformet transportnett for gående. Hovedrute innen kollektivnettet skal som prinsipp ha maks avstand på 500 meter fra stoppested og til torg eller annet sentralt byrom.

Nærservice skal ha god tilknytning til overordnet gang- og sykkelveinett.

4.10 Krav til parkeringsdekning

For alle sentre og områder avsatt til salg av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer, skal det som del av kommuneplan eller kommunedelplan utarbeides parkeringsnormer med maksimumskrav for bilparkering og minimumskrav for sykkelparkering tilpasset senterfunksjon. Maksimumskrav gjelder som fastkrav i områder med frikjøpsordning.

4.11 Krav om arealeffektivitet, kvalitet og estetikk

Ved all utbygging skal det være et mål å sikre arealeffektive løsninger. Utbygging skal ivareta krav til estetikk og kvalitet, også sett i forhold til omgivelsene.

4.12 Etablering av nye sentre og utvidelse av eksisterende sentre

Det tillates etablert nye lokalsentre eller utvidelse av eksisterende sentre i regionen forutsatt at dette bygger opp om ønsket byutvikling. Kommunene skal dokumentere behov og konsekvenser gjennom regional handelsanalyse. Nye sentre og utvidelse av eksisterende sentre skal planlegges og begrunnes i samsvar med nedfelte mål i regionalplanen og kommuneplaner. Forslag til endring av senterstrukturen må behandles som del av kommuneplanens arealdel.

4.13

Kommunene kan vedta å endre bruken av eksisterende areal for kjøpesenter på Forus innenfor vedtatt regulering. Dimensjonering av samlet handelsareal avklares gjennom regional handelsanalyse.

Fotnoter definisjoner:

Bruksareal er her definert som bruksareal for alle måleverdige plan, bruksareal for åpent overbygd areal og parkeringsareal.

Handel er her definert som all varehandel til privat sluttbruker, og inkluderer også utleveringssted til kunde for varer kjøpt via netthandel.

Tjenesteyting er her definert som privat og offentlig tjenesteyting beregnet for privat sluttbruker.

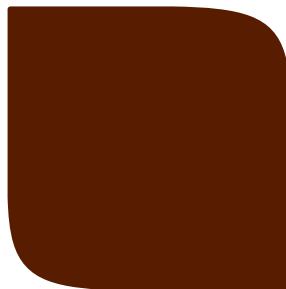
Regional handel er her definert som handel som er beregnet for et område som er større enn naturlig handelsomland for én kommune.

Varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer er her definert som virksomheter hvor varespekteret er begrenset til primærvarene og tilsvarende varer. Eksempelvis kan varegruppen biler omfatte motorsykler og campingvogner, varegruppen båter kan omfatte båthengere, varegruppen landbruksmaskiner kan omfatte anleggsmaskiner, varegruppen trelast og andre større byggevarer kan omfatte byggevarer som stein, grus, sement i tillegg til trelast.





Risavika havn, Sola kommune
foto: Torbjørn Rathe



5 Regionale næringsområder

Regionale næringsområder er områder av stor betydning for næringslivet i planområdet, som følge av eksisterende næringsvirksomhet, utbyggingspotensial, tilgjengelighet til sentral transportinfrastruktur eller tilgang til større sjørettet areal.

Planens mål er at det skal være en forutsigbar tilgjengelighet på attraktive og tilstrekkelige næringsområder, som sikrer muligheter for vekst og utvikling. Videre må lokaliseringen, planleggingen og forvaltningen av næringsområdene legges til rette for redusert vekst i transportarbeidet, effektiv arealbruk og styrking av sentraene.

En fortsatt sterk utvikling av næringslivet er viktig for å videreutvikle regionen som et attraktivt boområde. Næringslivet på sin side er avhengig av god infrastruktur, attraktive steder, variert kulturtilbud og gode kommunale tjenester for å drive effektivt og tiltrekke seg kompetanse.

Ulike typer næringer har ulike krav til arealstørrelser og lokalisering. For et IT-firma kan lokalisering i attraktive kontorlokaler i et sentrumsområde være viktig både med tanke på kunder og å tiltrekke seg attraktiv arbeidskraft. En industrivirksomhet kan ha behov for arealer med store uteområder og avstand til boliger. Regionalplanen skal sikre en regional harmonisert utvikling av næringsområdene som tar hensyn til næringslivets ulike krav til areal.

Raske endringer i næringslivet kan skape nye og ukjente arealbehov. Regionalplanen skal sikre en robust, regionalt koordinert strategi som kan møte svingninger i etterspørselen etter næringsareal, over tid og mellom næringer. Sysselsettingsveksten har i enkeltår siden 2000 vært på nærmere 10 000 flere sysselsatte og i andre år betydelig lavere. Dette gir utslag på utbygging av nytt areal til næringsformål som i perioden 2001 til 2007 har variert mellom 150 og 370 daa årlig.

Regionalplanens retningslinjer er innrettet for å nå følgende mål:

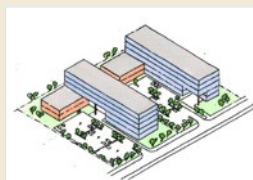
- Tilgang til attraktive og tilstrekkelige næringsområder i et langsiktig perspektiv
- Redusert transportarbeid og endret reisemiddelfordeling
- Effektiv arealbruk
- Styrking av byens og tettstedenes sentra

For å sikre rett virksomhet på rett plass innfører regionalplanen tre kategorier næringsområder:



Kategori 1: Høy urbaniseringsgrad

- | | |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kjennetegn | <ul style="list-style-type: none">• God kollektivtilgjengelighet• Sentral lokalisering i bystrukturen• Gang- og sykkelavstand for mange innbyggere |
| Prinsipp for utforming av retningslinjer | <ul style="list-style-type: none">• Høy arealutnyttelse• Lav parkeringsdekning med bil, høy for sykkel |



Kategori 2: Allsidig virksomhetsgrad

- | | |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kjennetegn | <ul style="list-style-type: none">• Middels kollektivtilgjengelighet• Sentral lokalisering i bystrukturen |
| Prinsipp for utforming av retningslinjer | <ul style="list-style-type: none">• Middels arealutnyttelse• Middels parkeringsdekning med bil, høy for sykkel |



Kategori 3: Arealkrevende virksomheter

- | | |
|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kjennetegn | <ul style="list-style-type: none">• Lav kollektivtilgjengelighet• Mindre sentral beliggenhet• Få innbyggere i gang- og sykkelavstand |
| Prinsipp for utforming av retningslinjer | <ul style="list-style-type: none">• Lav arealutnyttelse• God parkeringsdekning for bil, lav for sykkel |

Figur 5.1: Prinsipp for retningslinjer for næringsareal

Strategien i regionalplanen for å sikre høy måloppnåelse er å søke regional harmonisering av planleggingen av næringsområdene. Etablering av næringsvirksomhet bør skje på mest mulig like forutsetninger i ulike kommuner. Dette oppnås med innføring av felles retningslinjer for arealutnyttelse og tilgjengelighet.

Retningslinjene for arealutnyttelse og tilgjengelighet er basert på forutsetninger om arbeidsplassintensitet, dvs. antall arbeidsplasser pr m², jf. figur 5.1. Ulik grad av arbeidsplassintensitet gir ulik grad av transportarbeid.

Virksomheter med høy arbeidsplassintensitet, typisk kontorbedrifter, lokaliseres mest mulig sentralt i bystrukturen. Virksomheter med lavere intensitet, typisk industri eller lager, lokaliseres mindre sentralt.

Formålet med kategoriseringen er å sikre en hensiktsmessig differensiering av planleggingen av næringsområdene ved ulike retningslinjer for utnyttelse og parkering. Kategoriseringen er dermed en strategi for å nå målet om redusert vekst i transportarbeidet. Retningslinjene for parkering og utnyttelse er en strategi for å sikre måloppnåelse for endret reisemiddelfordeling og effektiv arealbruk.

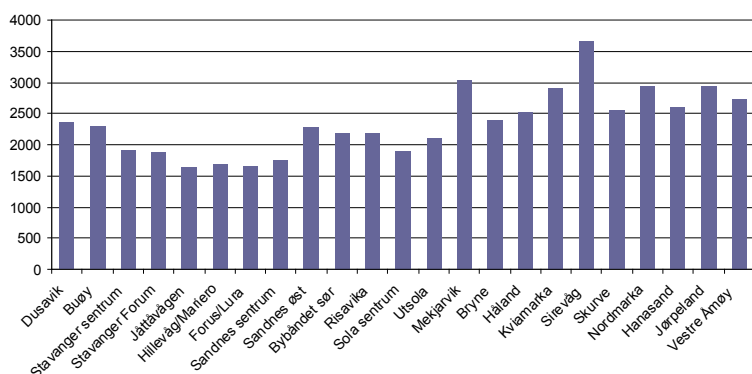
Hovedprinsippet for å skille kategoriene er vist i figur 5.1 og 5.2.

Næringsarealer

Plasseringen av regionale næringsområder i de tre kategoriene, er bl.a. basert på en vurdering av transportarbeidet som utløses ved lokalisering av virksomheter til hvert av de aktuelle områdene. Figur 5.3 viser den relative forskjellen mellom områdene i transportarbeid for samme antall reiser. Som figuren under viser utløser de mest sentralt beliggende områdene lavest transportarbeid, og plasseres derfor i kategori I, mens mer usentrale områder utløser høyere transportarbeid og plasseres i kategori III.

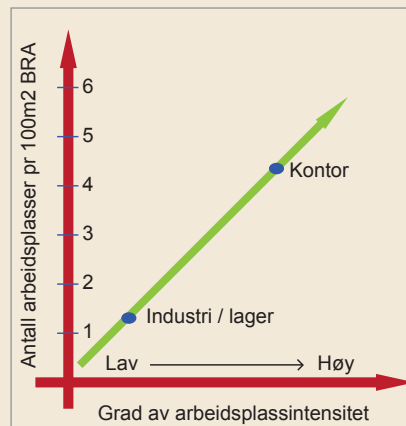
I 2008 utgjorde de regionale næringsområdene 70 % av arealene som i kommuneplanene var disponert til næringsformål. Flere nåværende områder er under press for omforming til andre arealbruksformål, særskilt gjelder dette sjønære areal. Det forutsettes i retningslinjene at avgrensningen av de regionale næringsområdene gjøres løpende ved hver kommuneplanrullering. For å dekke fremtidig arealbehov til næring er det viktig at kommunene har god planberedskap for nytt areal i alle de tre kategoriene.

Transportarbeid - næringsarealer

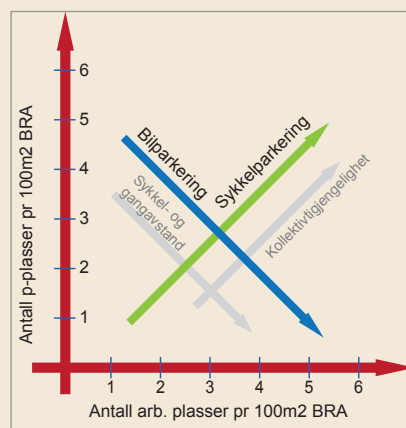


Figur 5.3: Transportarbeid, næringsarealer

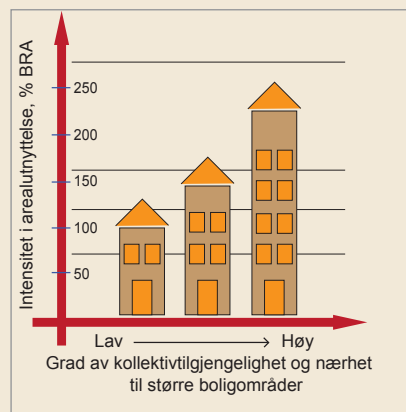
Figuren viser transportarbeid (antall personkm.) generert fra hver bolig-sone for 100 t/r reiser. (reisemønster: RVU 2005.)



Prinsipp, arbeidsplassintensitet

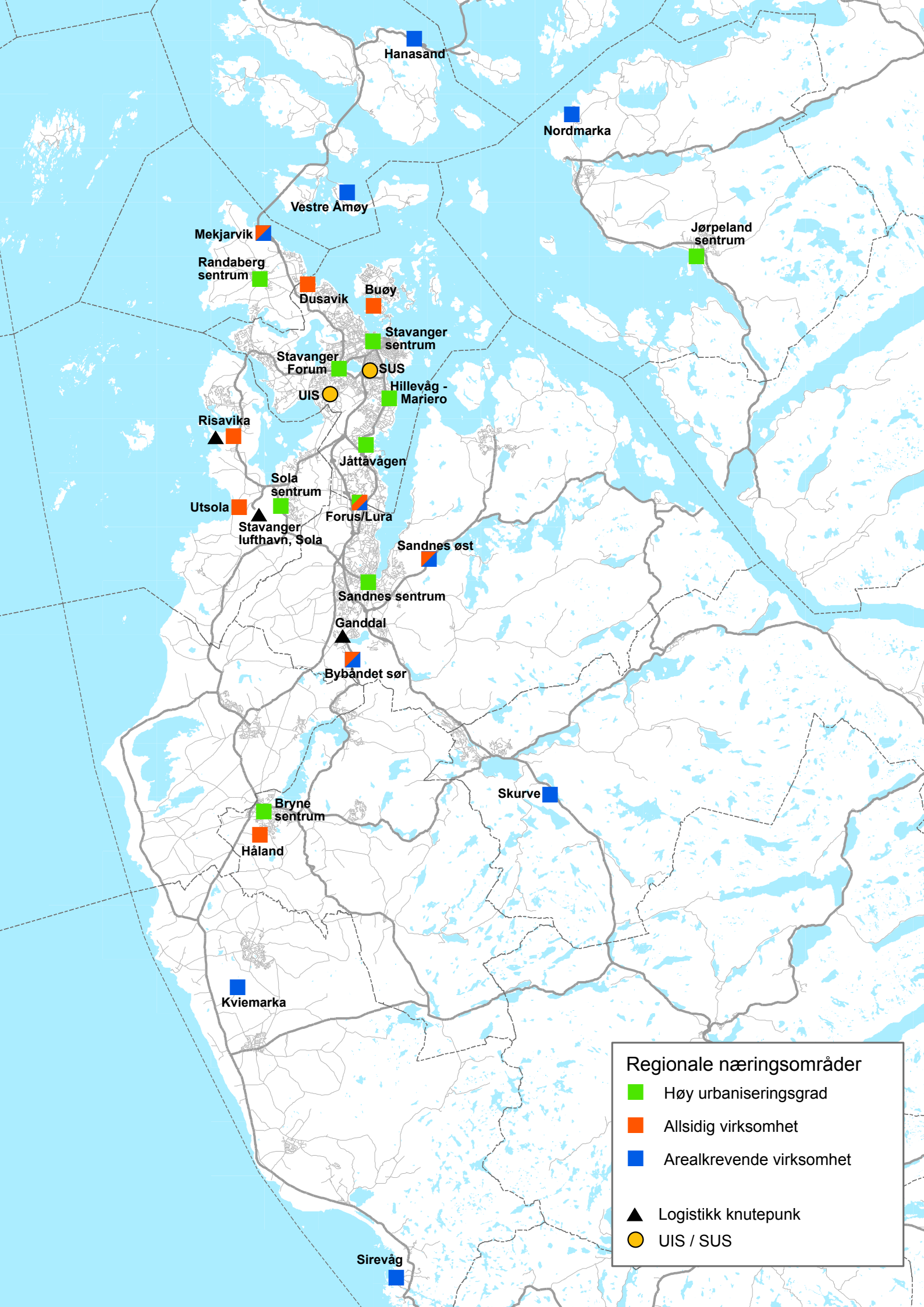


Prinsipp for parkeringsdekning



Prinsipp for utnyttelse

Figur 5.2



Retningslinjer: Regionale næringsområder

For etablering av handel, se bestemmelse og retningslinjer i kapittel om Senterstruktur og handel.

5.1 Generelt

5.1.1 Kommunene skal i kommuneplanleggingen innføre bestemmelser for utnyttelse og parkeringsdekning for de regionale næringsområdene (jf kart side 43) med utgangspunkt i regionalplanens retningslinjer. Avgrensing av de regionale næringsområdene skal gjøres gjennom kommuneplanleggingen og løpende vurderes ved kommuneplanrulleringene.

5.1.2 Kommunene og regionale myndigheter skal aktivt planlegge for at regionens behov for ulike kategorier næringsområder blir dekket. Næringsområder som ikke er definert som regionale, bør planlegges etter prinsippene for regionale næringsområder.

5.1.3 Det skal vises tilbakeholdenhet med omdisponering sjønære næringsareal til annet formål. Ved forslag om omdisponering skal kommunene utrede alternativ tilgang til sjønært areal. Utredningen skal ha et regionalt perspektiv og gjøres i samarbeid med regionale myndigheter.

5.1.4 Tilrettelegging for handel styres etter retningslinjene i kapittel 4.

5.2 Regionale næringsområder med høy urbaniseringsgrad; Kategori I

5.2.1 Områdene skal tilrettelegges for næringsbebyggelse med høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet med høy arealutnyttelse.

5.2.2 Følgende områder inngår i kategorien: Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Bryne sentrum, Hillevåg-Mariero, Jåttåvågen, Stavanger Forum, deler av Forus-Lura (jf. prinsipp i infoboks/kart), Sola sentrum og Jørpeland sentrum.

5.2.3 Kommunedel- og reguleringsplaner innenfor områder nevnt i pkt. 5.2.2 skal i byggeområdene legge til rette for minimum %-BRA=160-200 og maksimum %-BRA=200-250. For sentrumsområder og kollektivknutepunkt kan utnyttelsesgraden utredes og fastsettes i egen plan.

5.2.4 Områdene skal planlegges for høy andel kollektiv- og sykkelreisende. Parkeringsdekning pr 100 m² BRA for næringsbygg skal være:
- maksimalt 0,75 - 1 bilparkeringsplasser.
- minimum 2 sykkelparkeringsplasser.

5.3 Regionale næringsområder med allsidig virksomhet; Kategori II.

5.3.1 Områdene skal tilrettelegges for næringsbebyggelse med middels arbeidsplass- og besøksintensitet og middels arealutnyttelse.

5.3.2 Følgende områder inngår i kategorien (kat.2): Deler av Forus-Lura (jf. prinsipp i infoboks/kart), deler av Bybåndet sør, deler av Sandnes øst (Vatne), Buøy, Dusavik, Risavika, deler av Mekjarvik, Håland og Utsola/Stavanger Lufthavn Sola.

5.3.3 Kommunedel- og reguleringsplaner innenfor områdene nevnt i pkt. 5.3.2 skal i byggeområdene legge til rette for minimum %-BRA=60-70 og maksimum %-BRA=130-140. Sjønære areal som disponeres til eksempelvis godshåndtering, kan unntas fra normen for minimum %-BRA.

5.3.4 Områdene skal planlegges for høy andel kollektiv- og sykkelreisende og begrenset parkeringsdekning for bil.

5.4 Regionale næringsområder for arealkrevende virksomheter, Kategori III

5.4.1 Områdene skal tilrettelegges for næringsbebyggelse med lav arbeidsplass- og besøksintensitet og lav arealutnyttelse.

5.4.2 Følgende områder inngår i kategorien (kat.3): Deler av Mekjarvik, Skurve, deler av Forus-Lura (se kart), deler av Sandnes øst, deler av Bybåndet sør, Kviemarka, Nordmarka, Hanasand og Sirevåg.

5.4.3 Kommunedel- og reguleringsplaner innenfor områdene nevnt i pkt. 5.4.2 skal i byggeområdene legge til rette for minimum %-BRA=40-50 og maksimum %-BRA=90-100. Sjønære areal som disponeres til eksempelvis godshåndtering, kan unntas fra normen for minimum %-BRA.

5.4.4 Areal til parkeringsformål skal begrenses.

5.5 Regionale logistikknutepunkt

5.5.1 Følgende områder inngår i kategorien: Risavika havneområde, Ganddal godsterminal og Stavanger lufthavn Sola.

5.5.2 Områdene skal tilrettelegges med tilstrekkelig areal til å ivareta en utvikling av områdenes funksjon som logistikk-nutepunkt. Tilgrensende areal skal gis en arealdisponering som muliggjør videreutvikling av logistikkfunksjonene og bør ikke legge uønskede begrensninger på logistikkfunksjonen.

5.5.3 Publikumsrettede funksjoner i områdene skal tilrettelegges for høy kollektivandel og parkeringsdekning tilpasset høye kollektivandeler.

5.6 SUS og UIS.

5.6.1 Følgende områder inngår i kategorien: Universitetet i Stavanger (UiS) og Stavanger universitetssykehus (SUS).

5.6.2 Utvikling av område for universitetet og universitetssykehuset skal planlegges med høy arealutnyttelse og høy andel av kollektiv- og sykkelreisende. Det skal tilrettelegges for henholdsvis universitets- og sykehusformål, og virksomheter som understøtter primærformålet.

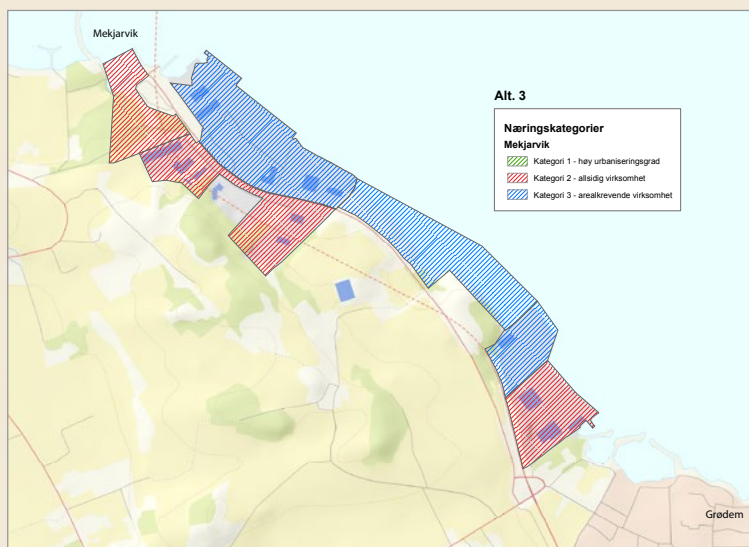
Faglige anbefalinger:

- Det skal tas hensyn til estetikk ved område- og detaljregulering av næringsområdene. Universell utforming skal være premiss for planleggingen. Det skal planlegges for lavenergibygging og/eller bruk av lavverdig energi.
- Kommunene bør etablere virkemidler (eksempelvis gjenkjøpsklausuler) for å sikre effektiv bruk og god tilgang til næringsarealene, og aktivt legge til rette for utnyttelse av synergieffekter ved samlokalisering av lignende virksomheter i klynger.
- Parkeringsdekning for bil i kategori II må ta hensyn til lavere arbeidsplassintensitet enn kategori I. Med det dobbelte eller tredobbelte arealbehovet per arbeidsplass, 50 –100 m² pr arbeidsplass, bør parkeringsdekningen ikke være høyere enn mellom 0,6 – 0,8 bilparkeringsplasser pr 100 m². Spesielle forhold kan begrunne høyere eller lavere dekning i forhold til bygningsmasse for å følge intensjonen i retningslinjen.
- For alle næringsområder bør sykkelparkeringsplasser etableres i innelukket anlegg med gode garderobefasiliteter og enkel adkomst. Gjesteplasser for sykkel bør etableres med overdekning i nærhet til hovedinngang.
- Sykkelparkeringsdekning pr 100 m² BRA for kategori II og III bør minimum være på samme nivå som parkeringsdekning som fastsettes for bil.
- Det bør planlegges for felles bilparkeringsanlegg i kategori I og II-områdene.

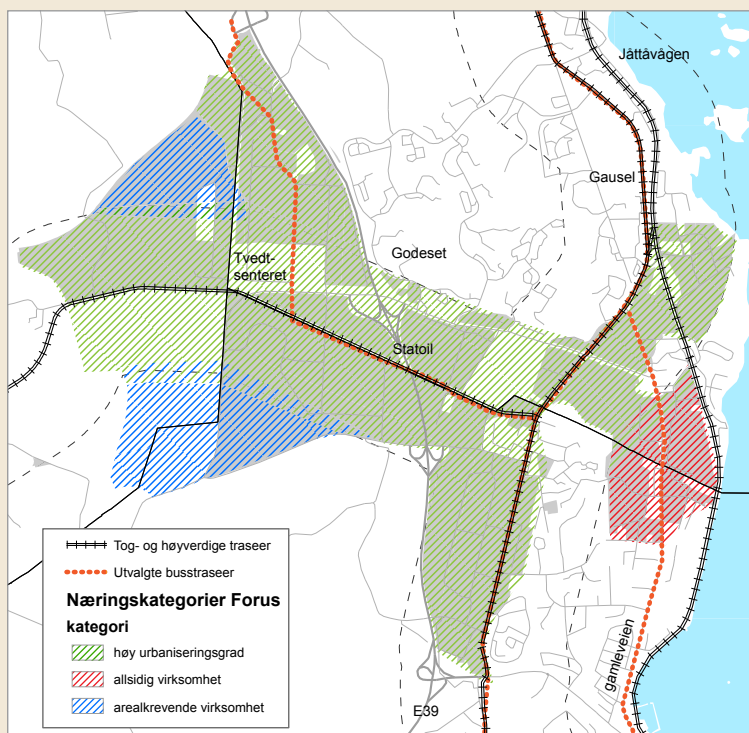
Figur 5.5

Prinsipp for differensieringen av næringsområdet er gjort med utgangspunkt i gangavstand til eksisterende og planlagte kollektivtilbud. (500 meter fra baneakse, 300 meter i fra bussakser)

Kartet viser en prinsipiell tenkning og ikke en klar avgrensning mellom kategorier næringsområder. Detaljert avklaring må gjøres på kommuneplannivå.

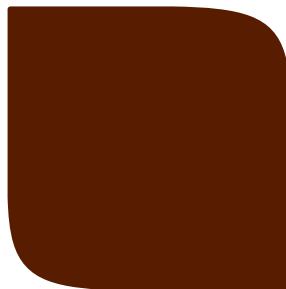


Figur 5.4 Mekjarvik. Det forutsettes at kategori 2-området utgjør en mindre andel av eksisterende område og at dette ikke plasseres i områder som er attraktive for sjørettet næring.





Boligblokk med klatrestativ
foto: Torbjørn Rathe



6 Bomiljø og kvalitet

Boligvekst

Jæren er et av landets raskest voksende områder og planen legger opp til å kunne tilby boliger til de som ønsker å bosette seg her. Den store etterspørselen etter boliger gir en mulighet til å styre veksten der det er ønskelig. Boliger konsentrert i og rundt byer, tettsteder og holdeplasser, gir grunnlag for å bygge ut et kollektivtilbud som kan konkurrere med bilen som transportmiddel. Dette vil kunne gi langsiktige gevinster i form av bedre miljø, mindre kø og attraktive steder hvor det er hyggelig å oppholde seg.

Hele 50% av boligveksten skal i neste planperiode skje gjennom byomforming og fortetting. Dette forutsetter nye og tettere samarbeidsformer mellom offentlige og private aktører. Den mest sentrale utfordringen er å ivareta overordnede byutviklingshensyn og å utvikle gode områdeløsninger. Erfaringene viser at kommunene bør spille en sentral rolle i tidlig fase for å utvikle felles visjoner og en strategi for gjennomføring av byomformingsprosessene.

Bokvalitet

Hvordan vi bor og hvor vi bor har betydning for velferd og oppvekstvilkår. Utbygging som følge av press i boligmarkedet, kan føre til aksept for utbygging med høy tetthet og lav kvalitet. Dette gir uheldige utslag som ensformige boligområder med store innslag av små boenheter eller utleieboliger og med begrensede uteoppholdsareal. I verste fall skjer det en opphopning av levekårsproblemer i området. I spennet mellom målet om å utvikle kompakte byområder og målet om å etablere et godt leve- og oppvekstmiljø, kan det oppstå konflikt. Kompakte byområder forutsetter tilstrekkelige og kvalitativt gode uterom og en variert boligsammensetning.

Uterommet er et viktig element i boligområder. Det er her naboer møtes, barn leker, man får frisk luft og kan slappe av. Uterommet er både adkomstareal til boligene og forbindelsen til tilliggende områder. Utearealer med frodig vegetasjon har en positiv effekt på trivsel blant beboerne. I tette boligområder legges det meste av parkeringsarealene under bakken for å kunne reservere utearealene på bakken til felles uteoppholdsareal. Areal som underbygges med parkeringsetasje kan gi begrensninger på enkelte typer vegetasjon, som

for eksempel trær. For å sikre muligheten for busker og trær å vokse, anbefales det at maks 2/3 av felles uteoppholdsareal er underbygget. Utilstrekkelige uteareal og dårlig utforming av uterommet rammer alle beboere, men først og fremst barn og eldre som er avhengig av tilbudene i nærområdene. Det er viktig at uterommene utformes slik at det er tilstrekkelig areal for opphold og lek for alle, med gode solforhold, vindskjerming og begrenset støynivå.

Det er en fordel at de ulike områdene i byen eller tettstedet knyttes sammen av overordnede strukturer som for eksempel sammenhengende gang- og sykkelveier og friområder. Nye utbyggingsområder må sees i sammenheng med omgivelsene og nærmiljøet slik at det oppnås sømløse og logiske forbindelser til tilliggende områder og sentra. Innad i området er det viktig å sikre kvaliteter som blant annet variert boligsammensetning, differensierte møteplasser og trafikk sikre forbindelser.

Det er gode muligheter til å drive folkehelse i byer og tettsteder. Parker, byrom, kulturlandskap, havnepromenade, ferskvann og turveier er vår tids urbane friluftsliv. Denne formen for lett tilgjengelig friluftsliv kan bidra til å redusere effektene av sosial ulikhet. I tillegg krever den lite ressurser i form av transport. Formålet med å satse på et lavterskeltilbud innen friluftsliv, er å påvirke faktorer som inaktivitet, ensomhet og stress. Disse har en påviselig effekt på forekomsten av livsstilssykdommer i det moderne samfunn.

Det er viktig å kunne tilby bolig med kvalitet til alle grupper av mennesker. Det betyr at det må tilrettelegges for ulike boligtyper innenfor samme nærområde. Målet er gode levekår og godt oppvekstmiljø i alle kommuner på Jæren.

Boligtetthet

Det er en økende pågang av planer med en arealutnyttelse som ligger betydelig høyere enn krav i overordnede planer. Dette gjelder særlig i byomformingsområdene. Sentrumsområder består av boliger, forretnings- og kontorlokaler. Prosjektene har vanligvis høy utnyttelse, og arealene på bakkeplan blir avsatt til trafikkområder (vei, varelevering, parkering). Dette øker presset på egnede arealer for lek- og uteopphold. Det er viktig å utnytte arealene godt, og høy tetthet kan bidra til dette. Faren er at byomforming ikke tilfører nærområdet nye kvaliteter, men at prosjektene kun drar fordeler av eksisterende områdekvaliteter.

Retningslinjer

I forbindelse med revisjon av planen er det utarbeidet en bakgrunnsrapport med eksempler fra boligområder innenfor planområdet¹. Sammen med konklusjoner fra nasjonale undersøkelser om hvordan man sikrer gode leve- og oppvekstmiljø i tettbebygde boligområder, er rapporten brukt som kvalitetssikring ved utforming av retningslinjer for å styre krav til tetthet, uteoppholdsareal og kvalitet i boligområder på Jæren. Retningslinjene skal bidra til at områder som omfatter boliger sikres de nødvendige kvalitetene for å kunne etablere et godt leve- og oppvekstmiljø.

¹ Bakgrunnsrapport "Godt leve- og oppvekstmiljø"



Bryne, Time kommune foto: Jon G. Ingemundsen, Stavanger Aftenblad

Retningslinjer: Bomiljø og kvalitet

6.1 Krav til tetthet

6.1.1

Kommunene skal stille differensierte krav til tetthet i områder som omfatter boliger, jf. tabeller og prinsipp-skisse.

6.1.2

Kravene til tetthet må forankres ved første rullering av arealdelen til kommuneplanen.

6.1.3

Retningslinjene gjelder for kommuneplaner og reguleringsplaner for boliger og kombinerte bolig- og nærings-

områder. Tetthetskravene til arealplaner som omfatter boligformål må vurderes opp mot en større sammenhengende struktur, både når det gjelder transport, møteplasser og rekreasjon. Tetthetskravet i planer som omfatter boliger må omfatte minimum nærlekeplass, områdelekeplass og interne gang- og sykkelveier, enten innenfor selve planområdet eller i sammenheng med tilgrensende boligområder.

6.1.4

Anbefalt tetthet er avhengig av størrelse, utforming og kvaliteter i og nær området, men det kan tas utgangspunkt i følgende:

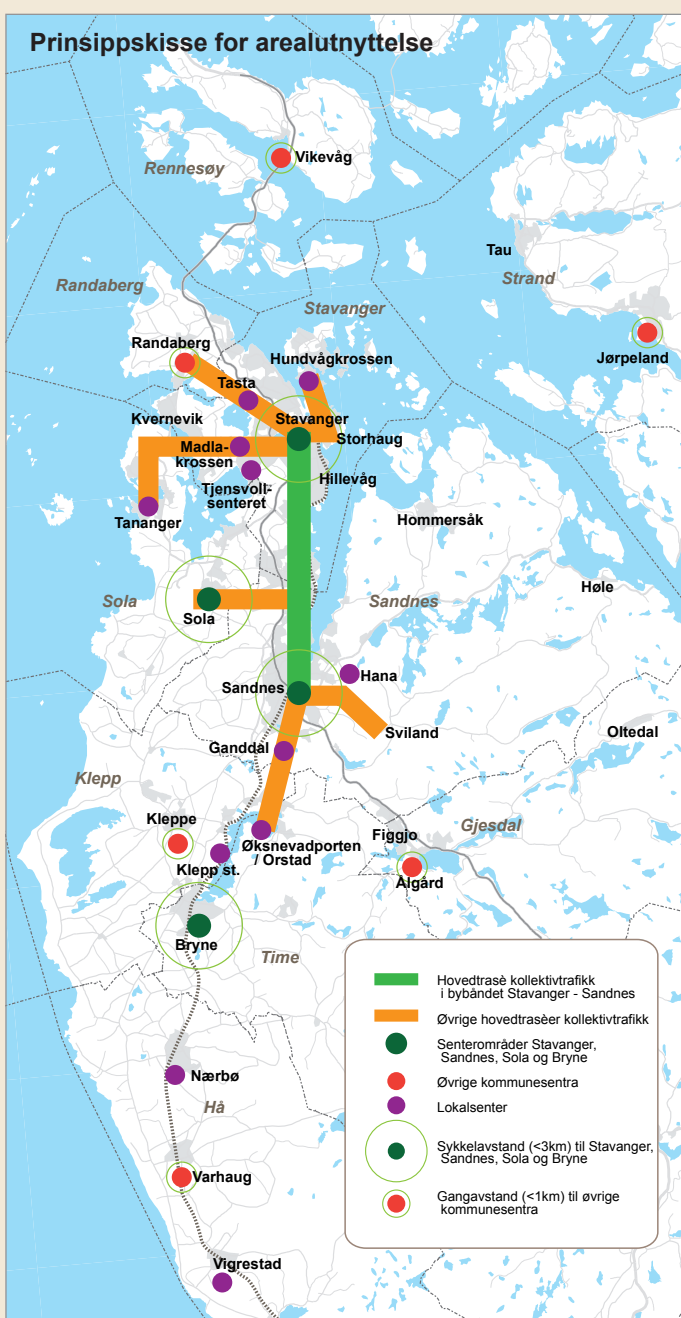
- 2-4 boliger/dekar = konsentrert småhusbebyggelse
- 5-6 boliger/dekar = variasjon med konsentrert småhusbebyggelse og lavblokk i 3-4 etasjer
- 7-8 boliger/dekar = lavblokk i 3-4 etasjer
- 10-12 boliger/dekar = blokk i 5-6 etasjer

6.1.5

Krav til tetthet i rene boligområder eller kombinerte bolig- og næringsområder (næringskategori 1) + tabell med angitt bol/daa og % BRA for alle områder. Kravene under er av førende karakter og har til hensikt å balansere tetthet mot kvalitet. Jo høyere tetthet som ønskes, jo strengere krav til høy kvalitet.

Områdetype	bol/daa (min – maks)	% BRA (min – maks)
Innenfor bybåndet Stavanger - Sandnes og på strekningen Sola - Forum samt Stavanger, Sandnes, Sola og Bryne sentrum*	6-12	70 - 160
Innenfor 500 meter fra sentral holdeplass i øvrige kommunesenter*	4-10	70 - 140
Innenfor lokalsenter*	4-8	70 - 120
Innenfor øvrige hovedtraséer for kollektivtrafikk	4-8	Ikke aktuelt
Øvrige områder i sykkelavstand (<3 km) til Stavanger, Sandnes, Sola, Bryne sentrum	min 3	Ikke aktuelt
Øvrige områder i gangavstand (<1 km) til øvrige kommunesenter	min 3	Ikke aktuelt
Øvrige områder	2-4	Ikke aktuelt

* Sentrene er plassert innenfor ulike områdetyper avhengig av funksjon. Det forventes at de største sentrene med det beste kollektivtilbudet ligger i øvre del av skalaen uansett områdetype. De minste kommune- og lokalsentrene, hvor kollektivtilbudet er begrenset og avstanden til hovedsentrene er størst, bør ligge i nedre del av skalaen.



Figur 6.1 Prinsippskisse for arealutnyttelse

6.2 Krav om kvalitet

6.2.1

Levekårundersøkelse bør legges til grunn ved vurdering av utbyggings-, fortetnings- eller transformasjonsområder i kommuneplanens arealdel. Det skal tilstrebes variasjon i boligstørrelse og boligtype ved utbygging av nye områder.

6.2.2

Det skal stilles krav til estetiske hensyn i alt plan- og byggearbeid med spesielt fokus på styrking av identitet, tilføring av områdekvalitet, tilpasning til omgivelsene og kvalitet og bestandighet i materialbruk.

6.2.3

Ved byomforming eller fortetting skal det tas hensyn til verneverdig historisk bebyggelse og bebyggelsesstrukturer.

6.2.4

Universell utforming av boliger og uteoppholdsareal må legges som premiss i planlegging og sikres i reguleringsbestemmelsene.

6.2.5

Når byggehøyde overstiger gjennomsnittlig byggehøyde i området med 30 %, må effekten mht. til vindforhold dokumenteres.

6.3 Krav til privat og felles uteoppholdsareal

6.3.1

I kommuneplanens arealdel skal det defineres normer for felles uteoppholdsareal i boligområder og retningslinjer for utforming og lokalisering av felles uteoppholdsareal.

6.3.2

Felles uteoppholdsareal skal ha trafiksikker adkomst fra boligene, være skjermet for trafikk, forurensning, støy og være tilfredstillende belyst.

6.3.3

Minimum 50 % av uteoppholdsareal skal ha sol ved vårjevndøgn klokken 15.00.

6.3.4

Alle boenheter skal ha egnet privat uteplass.

6.3.5

Felles uteoppholdsareal bør være mest mulig sammenhengende areal.

6.3.6

Størrelse på minste felles uteoppholdsareal:

Områdetype	m ² MFUA pr. boenhet på terreng
Innenfor bybåndet Stavanger - Sandnes og på strekningen Sola - Forus samt Stavanger, Sandnes, Sola, Bryne sentrum	30 m ²
Innenfor øvrige kommunesenter	30 m ²
Innenfor øvrige lokalsenter	30 m ²
Innenfor øvrige hovedtraséer for kollektivtrafikk	30 m ²
Øvrige områder	50 m ²

6.3.7

Utforming av felles uteoppholdsareal:

Type areal	utløses av	dekker inntil	min. str/ lengde	anbefalt maks avstand til bolig	avklares i	målgruppe
Nærlekeplass (sandlekeplass)	4 boliger	25 boliger	150 m ²	50 meter	regulerings- plan	barnehage- barn
Områdelekeplass (kvartalslekeplass)	25 boliger	200 boliger	1 500 m ²	150 meter	regulerings- plan	barn, unge og eldre
Aktivitetsflate (ballfelt)	150 boliger	600 boliger	2 500 m ²	400 meter	regulerings- plan / kommu- neplan	alle
Rekreasjonsområde (sentralt lekefelt)	600 boliger	1200 boliger	6 000 m ² 3 km	500 meter	kommuneplan	alle
Regional grøntstruktur (natur- / kulturlandskap)			20 000 m ²		regionalplan	alle

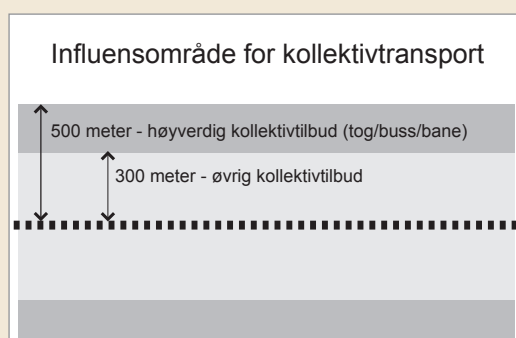
Definisjoner:

BRA (bruksareal)

- Bruksareal for bebyggelse på en tomt (BRA) er summen av bruksarealet for alle bygninger og konstruksjoner, åpent overbygget areal og nødvendig parkeringsareal / biloppstillingsplasser på tomta.
- % BRA (prosent bruksareal) = $(BRA/tomteareal) \times 100$

MFUA (minste felles uteoppholdsareal)

- Minste felles uteoppholdsareal er areal som er egnet til lek, opphold og rekreasjon og omfatter den ubebygde delen av tomten som ikke er avsatt til trafikkareal. Restareal og areal avsatt til fellesfunksjoner som avfallshåndtering, sykkelstativ og lignende er ikke egnet til opphold og medregnes ikke. Areal til private uteplasser medregnes ikke.



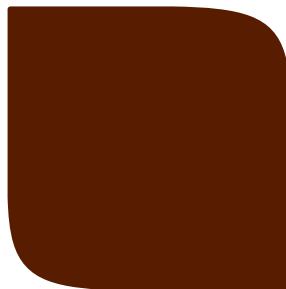
Figur 6.2 Influensområde for kollektivtransport



Figur 6.3 Gang- og sykkelavstand til senter



Høsting
foto: Torbjørn Rathe



7 Regional grøntstruktur, kjerneområde landbruk og LNF-områder

Erfaringer

Den regionale grøntstrukturen inkluderer sentrale og viktige areal for landbruket, friluftslivet og naturverdiene i planområdet. Tidligere fylkesdelplan viser en grøntstruktur som er et kompromiss mellom natur-, friluftsliv-, landbruks- og utbyggingsinteressene på planleggingstidspunktet. Utviklingen har vist at dette grepet var riktig, og det har hatt stor betydning for arealplanleggingen i kommunene.

Den årlige omdisponeringen av jordbruksareal på Jæren i godkjente kommuneplaner er blitt redusert etter at Fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling på Jæren ble vedtatt. Langsiktige grense for landbruk er i store trekk respektert og behovet for nytt utbyggingsareal er dempet gjennom fortetting og transformasjon. Det er viktig at kommunene rapporterer nøyaktig det årlige omfang av omdisponert jordbruksareal til utbyggingsformål og at slike regnskap fremstilles i kommuneplanene.

Avgrensningen av kjerneområde landbruk har hatt størst betydning for markering av et skille mellom landbruksområdene og framtidige utbyggingsområder på den måten at arealer for matproduksjon på Jæren er gitt et nødvendig vern.

Regional grøntstruktur

Regional grøntstruktur slik dette vises i planen er del av LNF-områdene/kjerneområde for landbruk. Innføring av regional grøntstruktur er et plangrep for å sikre befolkningen på Jæren god tilgang til større sammenhengende områder for rekreasjon, friluftsliv og mosjon i rimelig avstand fra bosted.

Naturverdiene er viktige for naturmangfoldet og opplevelsene knyttet til friluftsliv. Det har de siste årene vært fokus på naturmangfoldet gjennom EU-direktiv og naturmangfoldloven som ble vedtatt i 2009. Arealplanlegging og utbygging som innebærer mulig omdisponering av registrerte naturverdier, skal behandles etter naturmangfoldloven der kunnskapsgrunnlaget og godt dokumenterte avveininger vil bli helt sentrale i arbeidet. Som eksempel kan nevnes at når nye utbyggingsområ-

der skal legges inn i kommuneplanene, skal det utarbeides en enkel konsekvensvurdering som avveier den eksisterende kunnskapen om naturverdiene og kulturlandskapet. Som del av oppfølgingen av regionalplanen vil det være nødvendig med en samlet framstilling av databaser og kartgrunnlag som gir den nødvendige kunnskap i årene framover.

Kjerneområde landbruk

I tidligere fylkesdelplan er kjerneområde landbruk avgrenset mot eksisterende og framtidige utbyggingsområder med en langsiktig grense som har vært gjenstand for grundige vurderinger. Avgrensningen mot øvrige LNF-områder har ikke vært undergitt de samme grundige vurderinger og er ufullstendig vist i flere kommuner. Dette har resultert i at relativt store jordbruksareal i beste klimasone ikke er vist som kjerneområde landbruk i plankartet. Dette gjelder særlig i sørlige og østre deler av planområdet. Landbruksareal på Jæren av nasjonal betydning ligger følgelig utenfor kjerneområdene for landbruk i fylkesdelplanen, uten at dette er faglig begrunnet. Disse områdene har mange steder de samme gode jordbrukskvaliteter og gir samme høye produksjonsvolum som arealer innenfor de definerte kjerneområdene.

Det har vært en forståelse at plankartet ikke skulle være gjenstand for justeringer i denne planrevisjonen. En justering av kjerneområde landbruk kunne betraktes som fullstendigjgjøring av et mangelfullt plankart og ikke som en planendring. I revidert plan har en likevel valgt å videreføre gjeldende plankart uten endringer av de viste kjerneområder for landbruk. Det er viktig å være klar over de mangler som knyttes til plankartet for dette tema.

Forvaltning av LNF-områder

Gjeldende fylkesdelplan gir bare i begrenset omfang føringer for forvaltningen av kjerneområder landbruk og LNF-områdene for øvrig. Kommunene har derfor hatt mulighet til å danne ulik praksis i sin forståelse av forvaltningen av landbruksarealene innenfor fylkesdelplanens avgrensning. Særlig har dette blitt synliggjort i de mange dispensasjonssaker hvor grensen for å akseptere landbruksfremmede aktiviteter har vært ulik. Eksempel på dette er spørsmål om bruksendring av ledige driftsbygninger.

I sum og over tid har de mange enkeltsaker med tillatelse til omdisponering medført at viktige produktionsareal for landbruket er gått ut av ordinær drift. Det har videre medført oppsplitting av sammenhengende jordbruksområder på en måte som har forverret forholdene for et effektivt driftsmønster og skapt brukskonflikter mellom ulike næringsinteresser.

Det er derfor et dokumentert behov for å fremme retningslinjer for hvordan forvaltningen av LNF-områdene i større grad skal praktiseres likt i alle kommunene i regionen, og at disse innarbeides i de enkelte kommunepplaner.



Klepp Stasjon, foto: Jon Ingemundsen, Stavanger Aftenblad

Retningslinjer – regional grøntstruktur

7.1.1 Regional grønnstruktur skal innarbeides og detaljeres i kommuneplaner og detaljplaner basert på kunnskap om lokale forhold. Kommunene skal samarbeide interkommunalt for å sikre sammenhengende grønnstruktur og koordinering på tvers av kommunegrensene.

7.1.2 Regional grønnstruktur bør i kommuneplanene gis status som grønnstruktur, jf. § 11-7 pkt 3 i plan og bygningsloven, eller som hensynssone med særlige hensyn til friluftsliv, grønnstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø, jf. § 11-8 pkt c) i plan og bygningsloven.

7.1.3 Kommunene bør gjennomføre landskapsvurderinger og kartlegging av biologisk mangfold som grunnlag for fastsettelse av hensynssoner for landskap eller biologisk mangfold etter pkt 7.1.2. Kommunene skal ved kartutformingen særlig vektlegge grønnstrukturens funksjon som spredningskorridor for biologisk mangfold.

7.1.4 Viktige områder for naturmangfold skal ivaretas. Med denne forutsetningen skal kommunene planlegge og opparbeide et sammenhengende nett av turveier gjennom regional grønnstruktur.

7.1.5 I kommune og detaljplanleggingen skal det stilles krav til rekkefølge som sikrer at viktige forbindelser/lenker i regional grønnstrukturen etableres, opprettholdes eller at disse får en kvalitetsmessig forbedring.

7.1.6 Det skal ikke planlegges tyngre infrastrukturtiltak som reduserer omfanget av eller opplevelsesverdiene i regional grønnstruktur.

7.1.7 Det skal tilrettelegges for at alle kan utøve friluftsliv i sitt nærområde. En sammenhengende grønnstruktur skal fremgå av kommuneplanens arealdel og vise turområder og turveier.

7.1.8 Områder med ulike kvaliteter skal sikres, for eksempel stille områder, utfordrende lekeområder eller områder med rikt artsmangfold.

7.1.9 Følgende legges til grunn for dimensjonering av regional grønnstruktur ved planlegging av nye utbyggingssområder:

- 500 meter som største gangavstand mellom bolig og nære friområder eller regional grønnstruktur.
- 20 dekar som minste størrelse på nære friområder.
- 3 km som minste lengde på overordnet turvei.
- 40 meter som minimum bredde på delområde eller grønnkorridor som binder områder sammen.
- 20 meter som minimum bredde på grøntbelte for fri ferdsel, rekreasjon og lek langs strandsonen og

vassdrag (20 meter på hver side).

Arealstørrelse og minimumsbredde kan måtte økes der naturmangfold skal ivaretas.

Ett eller flere av punktene kan fravikes etter en helhetsvurdering og dersom lokale forhold tilsier det.



Figur 7.1 Regional grøntstruktur, kjerneområde landbruk og langsiktig grense landbruk

Retningslinjer – LNF-områder

7.2.1 Generelt

7.2.1.1 Kommunene skal i sine kommuneplaner innarbeide retningslinjer for forvaltning av landbruks-, natur- og friluftsområder og trekke klare grenser mellom disse områdene og utbyggingsområdene i tråd med retningslinjene gitt i regionalplan.

7.2.1.2 I tettstedene i kjerneområde landbruk kan det legges til rette for en avgrenset lokal utvikling som er tilpasset stedet sin etablerte størrelse og struktur, og der hensynet til kjerneområde landbruk er avgjørende.

7.2.1.3 Spredt utbygging utenfor tettstedene og byggesonen tillates ikke. Det kan her bare tillates tiltak som er gårdstilknyttet næringsvirksomhet.

7.2.1.4 Verdifulle landbruks- natur- og friluftsområder samt viktige kulturminneområder utenfor utbyggingsområder skal bevares mest mulig sammenhengende. Hensynet til biologisk mangfold skal vektlegges.

7.2.2 Gardshus til drift av landbrukseiendom

7.2.2.1 På bruk med avgrensede ressurser og/eller ikke selvstendig drift, tillates ikke oppføring av mer enn en bolig.

7.2.2.2 Behov for mer enn en bolig på gardsbruk i aktiv drift, må vurderes konkret og individuelt med bakgrunn i bruksstørrelse og faktisk produksjonsomfang på søknadstidspunktet. Behovet må konkret dokumenteres av søker selv.

7.2.2.3 Bolig til gårdstilknyttet næringsvirksomhet plasseres i eksisterende tun med hensiktsmessig lokalisering for å tjene brukets drift, og for tilsyn og deltakelse i produksjonen på landbrukseiendommen. Arealforbruket skal minimaliseres ved bruk av eksisterende atkomst og tun.

7.2.3 Bygging og lokalisering av driftsbygninger

7.2.3.1 Nye driftsbygninger skal som hovedregel plasseres som en integrert del av eksisterende tun. Bygningene må i minst mulig grad bygges på dyrka jord.

7.2.3.2 Byggesøknad må dokumentere at alternative plasseringer er vurdert. Riving av eldre driftsbygninger og gjenbruk av tomt, skal inngå i en slik alternativvurderingen. Hensynet til driftsmessige gode løsninger, arealforbruk, kulturminner, miljø- og kulturlandskapshensyn og byggestetikk, er selvstendige moment som skal vurderes av kommunen ved byggesaksbehandlingen.

7.2.4 Bruksrasjonaliseringer

7.2.4.1 Fradeling av tun ved salg av resteiendommen som tilleggsjord til nabobruk, kan vurderes der en oppnår en god bruksrasjonalisering av samfunnsmessig vekt.

7.2.4.2 Størrelsen på fradelte tun skal avgrenses til bolig med tomt. Fradelt tun skal ikke inkludere jordbruksareal. Tilleggsjorden skal selges til nærliggende bruk.

7.2.4.3 Driftsbygninger skal ved fradeling som hovedregel følge tilleggsjorden.

7.2.4.4 For driftsbygninger med liten drifts- og/eller samfunnsmessig verdi, skal det vurderes vilkår om riving for delingssamtykket.

7.2.5 Gårdstilknyttet næring

7.2.5.1 Gårdstilknyttet tilleggsnæring må ikke være til vesentlig ulempe for omkringliggende eiendommer og den må være knyttet til landbrukseiendommen.

7.2.6 Alternativ bruk av ledige driftsbygninger på landbrukseiendom

7.2.6.1 Bruk av bygninger til virksomhet ut over gårdstilknyttet næringsvirksomhet¹, tillates som hovedregel ikke.

7.2.6.2 Hensynet til landbruksdrift i området og gårdens ressursgrunnlag skal legges til grunn som den overordnede interessen ved vurdering av søknader om bruksendringer.

7.2.6.3 Bruk til formål som krever større og varige investeringer i eksisterende bygg, tillates ikke

7.2.6.4 Godkjent bruksendring bør gis for tidsavgrenset periode, ikke varig endring

7.2.7 Alternativ bruk av ledige driftsbygninger på fradelte tun

7.2.7.1 Bruksendring av eksisterende driftsbygninger egnet til passiv næringsbruk (f. eks lager), kan vurderes. Bruken må være forenelig med landbruksinteressene i området. Senere oppføring av nybygg eller utviding av eksisterende driftsbygning tillates ikke.

7.2.7.2 Bruk til formål som krever større og varige investeringer i eksisterende bygg, kan tillates.

7.2.7.3 Bruksendring til publikumsrettet virksomhet, tillates som hovedregel ikke.

7.2.7.4 Godkjente bruksendringer bør gis for en tidsavgrenset periode, og en varig endring vurderes etter at den tidsavgrensede perioden er gått ut og driften ikke har skapt konflikter med bl.a. naboer / landbruksdriften.

¹ I ny plan og bygningslov erstattes "stedbunden næring" med "gårdstilknyttet næringsvirksomhet". Dette er virksomhet som er basert på gårdens ressursgrunnlag. Det er en forutsetning at gårdstilknyttet næringsvirksomhet kommer som et tillegg og supplement til en igangværende landbruksdrift, og at det er den ordinære driften som er hovedvirksomheten på arealet/eiendommen.

Med gårdstilknyttet næringsvirksomhet menes følgende næringsvirksomhet som drives på den enkelte gård, og er basert på gårdens ordinære ressursgrunnlag som driftsenhet (Ot.prp.nr.32 2007-2008). Veileder T-1443 om "Landbruk Pluss og plan- og bygningsloven" skal fortsatt gjelde ved vurdering av hva som er gårdstilknyttet næringsvirksomhet.

7.2.8 Boligfortetting i landbruksområde

7.2.8.1 Boligfortetting på fradelte tun eller på spredte boligeiendommer i LNF-områder, tillates ikke.

7.2.8.2 Ytre deler av planområdet som Gjesdal og Strand, kan unntas fra dette dersom det er dokumentert særlige bosettingshensyn

7.2.9 Massefyllinger

7.2.9.1 Alle områder som vurderes brukt til deponering av rene gravemasser, skal behandles som saker etter plan og bygningsloven og nødvendige særlover, både på kommuneplan- og detaljplannivå. Behandlingen må også omfatte krav om tiltak for å hindre forurensning av vassdrag.

7.2.9.2 Regionalt grøntdrag og restarealer i LNF-områdene, som myr, ugjødsle beite m.m., som er verdifulle for biologisk mangfold, vannkvalitet og som gjenværende landskapselementer, skal ikke benyttes til deponering av masser.

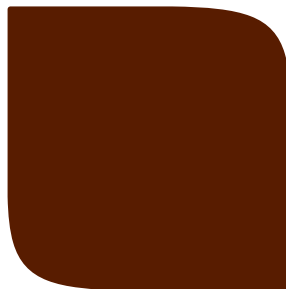
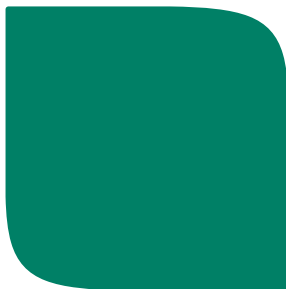
7.2.9.3 Før reguleringsplaner for nye byggeområder godkjennes, kreves det godkjent plan for deponering av overskuddsmasser fra byggeområdene.

7.2.9.4 Generelt bør massedeponering skje i områder der det er tatt ut byggeråstoffer eller på allerede dyrket areal. Massedeponeringen skal utføres på en slik måte at arealet etter avsluttet deponering kan dyrkes opp til bedre kvalitet enn før deponering.

7.2.9.5 Massedeponier skal i størst mulig grad legges til steder i terrenget der deponiet underordner seg det eksisterende landskapsbildet i området, og der det tilpasses eller øker kvaliteten for omkringliggende arealer på en tilfredsstillende måte.

7.2.9.6 Kommunene bør sammen utarbeide planer/strategier der egnede områder for deponering av overskuddsmasser pekes ut. Det bør tilstrebes etablering av færre og større massedeponier som kan være åpne for flere entreprenører, utbyggere og privatpersoner.

7.2.9.7 Matjord fra nye godkjente byggeområder må brukes som en ressurs på en bærekraftig og landbruksmessig forsvarlig måte, for videre bruk til matproduksjon.



8 Virkning av planen

Hvilke føringer gir Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren?

En vedtatt regional plan er retningsgivende og gjensidig forpliktende for kommunal og statlig planlegging for planens tema og geografi. Den er et politisk rammeverk som gir viktige føringer for noen hovedtrekk i kommunal arealforvaltning og sikrer dermed en interkommunal samordning.

I ny plan og bygningslov gis det i regionale planer anledning til å fremme planbestemmelser som virkemiddel.

Planbestemmelser

I Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren brukes regionale planbestemmelser for ett tema; lokalisering av handel. Gjeldende forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre, 01.07.2008, forutsetter at det skal vedtas regionale planbestemmelser som avløser den statlige forskriften i hvert fylke. Dersom dette ikke gjøres vil den statlige forskriften få direkte virkning for etableringer i planområdet. Et kommunalt vedtak i strid med en regional planbestemmelse vil være et ugyldig vedtak. Samtykkemyndighet til å fravike regionale planbestemmelser ligger hos fylkeskommunen, etter samråd med fylkesmannen og berørte kommuner.

Retningslinjer

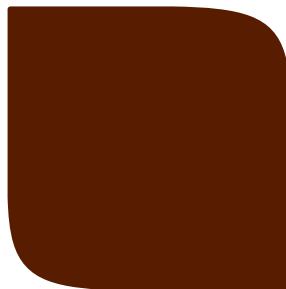
Retningslinjer i regionalplanen er "regionale spilleregler" for å oppnå omforente mål for utviklingen i regionen. Retningslinjer til regionalplan er forankret i plan- og bygningsloven og kan være grunnlag for regionale myndigheter og statsetater for å fremme innsigelse hvis planforslag er i strid med disse.

Faglige anbefalinger

For noen tema er det gitt faglige anbefalinger. De faglige anbefalingene er prinsipper for god planlegging konkretisert for de ulike temaene. Hensikten er å beskrive et felles faglig utgangspunkt for vurdering av planer. Begrepet faglige anbefalinger er ikke forankret i plan- og bygningsloven, og avvik fra disse alene er ikke grunnlag for innsigelse.

Revisjon av planen

Det er den regionale planstrategien som vil avklare hvilke regionale planspørsmål som skal tas opp gjennom videre regional planlegging og hvordan prioriterte planoppgaver skal følges opp. Den regionale planstrategien vil måtte ta stilling til en eventuell revisjon av hele eller deler av Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren og tidspunktet for dette. Regional planstrategi skal utarbeides for hver valgperiode, vedtas av fylkestinget og godkjennes av regjeringen ved kongelig resolusjon.



9 Konsekvensutredning: sammendrag og anbefalinger

Regionale planer med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging omfattes av kravet om konsekvensutredning (KU) i henhold til forskrift om konsekvensutredninger og plan- og bygningsloven.

Konsekvensutredningen skal gi en beskrivelse og vurdering av virkningene som planen kan få for miljø og samfunn. Hensikten er å bidra til at vesentlige konsekvenser av ulike valg er godt belyst slik at disse kan tas hensyn til i løpet av planprosessen, ved høring av planforslag og ved planvedtak.

Konsekvensutredningen skal omfatte de endringer i forhold til gjeldende plan som fastsetter retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging. På bakgrunn av dette er følgende deler av planforslaget konsekvensutredet:

- Regional planbestemmelse som erstatter rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre (RPB-kjøpesentre) samt tidligere retningslinjer om at all handel skal lokaliseres i sentre.
- Unntaket som gjorde det mulig å etablere handel av hvitevarer og møbler / tepper innenfor bybanens influensområde¹ på Forus er tatt ut.
- Unntaket som gjorde det mulig å etablere handel av biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og byggevarer («plasskrevende varer») utenfor bybanens influensområde på Forus er tatt ut.
- Unntaket for plasskrevende varer på Forus erstattes med muligheten for å etablere handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i regionale næringsområder med allsidig virksomhet (næringskategori 2²) og i lokale næringsområder med tilsvarende karakter, på visse vilkår.
- Maks bruksareal handel for nærbutikk i eller tilknyttet boligområder økes fra 800 m² til 1000 m².

I tillegg utdypes muligheten for å etablere nærservice i sammenheng med nærbutikk. Dette er å betrakte som en spesifisering av retningslinje 5.6.1 fra FDP-J og ikke en endring i retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging, og er dermed ikke konsekvensutredet.

En oppsummering av de vurderingene som er gjort samt hovedanbefalingene fra konsekvensutredningen er gjengitt nedenunder. Mer utfyllende informasjon fremgår av konsekvensutredningen³.

Regional planbestemmelse om lokalisering av handelsetableringer i sentre med de unntak som fremgår av retningslinjene

Sammen med RPB-kjøpesentre som trådte i kraft i 2008, har retningslinjene for handelslokalisering i FDP-J hatt som mål å styrke bysentre ved å styre handelsetableringer til sentrumsområdene. Videre å redusere transportarbeidet ved å samle publikumsintensive virksomheter ved kollektivknutepunktene.

Erfaringer med FDP-J viser likevel at utviklingen dreier i feil retning, og at varehandel utenfor kommunesentrene har styrket seg på bekostning av de definerte sentrumsområdene i fylkesdelplanens virketid. Handelen i by- og tettstedssentre på Nord-Jæren utfordres av handel som er lokalisert utenfor sentrene, særlig av handelen på Forus-Lura.

Planutkast til regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren inneholder forslag til en regional planbestemmelse for lokalisering av handel. Denne tilsier at all handel skal lokaliseres i områder avsatt til sentrumsformål, med de unntak som framgår av retningslinjene for nærbutikk og nærservice, biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer. Den regionale planbestemmelsen er en regional tilpasning av den rikspolitiske bestemmelsen og vil erstatte denne.

¹ Influensområdet er definert som 500m for bane og 300m for buss, på hver side av trasé.

² Kriterier og prinsipper for retningslinjer for næringsområder kategori 2 er omtalt i kapittel 6.

³ Planforslag for regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren: Konsekvensutredning av regional planbestemmelse for lokalisering av handel (17.04.2012)

Basert på konsekvensutredningen vurderes det at den regionale planbestemmelsen vil styrke hovedregelen om handelslokalisering i sentre og samtidig sikre en regional tilpasning av de nasjonale føringene. Det anbefales dermed at denne planbestemmelsen vedtas.

Videre viser erfaringer med retningslinjene i FDP-J at unntak for etablering av handel utenfor sentrumsområdene har ført til favorisering av handelsetableringer utenfor sentrum. Lempeligere krav slik som gratis parkering og lavere krav til arealeffektivitet har kanalisert etableringer og investeringer til områder utenfor sentre. Videre har unntaket for hvitevarer og møbler / tepper, kombinert med økt innslag av handel med ordinære utsalgsvarer i varehus som opprinnelig var beregnet på store varer («bransjeglidning»), bidratt til en utilsiktet utvikling av handel med ordinære utsalgsvarer utenfor de definerte sentrumsområdene.

Konsekvensutredningen støtter dermed forslaget om å fjerne muligheten for å etablere handel av hvitevarer og møbler / tepper innenfor bybanens influensområde på Forus.

Konsekvensutredningen viser imidlertid at etablering av handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i sentre vil kunne kreve en ekstra avveining av hensyn til for eksempel bygningsvern, bomiljø, varetransport, attraktivitet, estetikk og trafiksikkerhet.

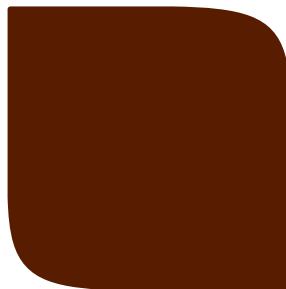
Flere alternativ er blitt vurdert med tanke på egnede områder for handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer utenfor sentre. På bakgrunn av vurderingene som er gjort, er det kommet frem til at en jevn geografisk distribusjon av disse varetypene vil være positivt i forhold til måloppnåelse i planen.

Det anbefales derfor at unntaket, som gjorde det mulig å etablere handel av plasskrevende varer utenfor bybanens influensområde på Forus, erstattes av muligheten for handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i regionale næringsområder med allsidig virksomhet (kategori 2) eller lokale næringsområder med tilsvarende karakter. Disse områdene skal ha middels kollektivtilgjengelighet, sentral lokalisering i bystrukturen, middels arealutnyttelse, middels parkeringsdekning for bil og høy parkeringsdekning for sykkel. I tillegg skal handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer dimensjoneres med utgangspunkt i en regional handelsanalyse som utarbeides av fylkeskommunen.

På bakgrunn av konsekvensutredningen vurderes det at denne endringen vil kunne føre til forbedret kollektivtilgjengelighet til disse varetypene, mer effektiv arealbruk, og bidra til endret reisemiddelfordeling.

Endringer i retningslinjer som omfatter nærbutikk

Muligheten for å etablere nærbutikk i eller i nær tilknytning til boligområder videreføres som i gjeldende plan, og planforslaget foreslår at maks bruksareal handel for nærbutikk økes fra 800 m² til 1000 m². Dette er å betrakte som en oppdatering i henhold til vedtak i flere kommuneplaner. Negative konsekvenser av dette forslaget er ikke identifisert. Det anbefales dermed at økningen i maks bruksareal handel for nærbutikk vedtas.



10 Oppfølging og gjennomføring av planen

Plan- og bygningsloven krever at det utarbeides et handlingsprogram for gjennomføring av planen. Handlingsprogrammet skal rulleres årlig.

I utgangspunktet er RP-J retningsgivende for den kommunale planleggingen. Det innebærer at det må være en oppgave for kommunene å innrette sitt kommuneplanarbeid slik at det legger opp til en oppfølging av intensjonene i RP-J. Samtidig ligger det en tilsvarende forpliktelse, både for statsetatene på fylkesnivå og fylkeskommunen til å følge opp planen i et samarbeid med kommunen. En slik oppfølging bør bidra til at det generelt blir et bedre samarbeid og en mindre konfliktflate mellom kommune- og fylkesnivået i planleggingen, og at antallet innsigelser mot kommunale planer blir færre.

Også statlig og fylkeskommunal sektorplanlegging vil i så måte ha viktige funksjoner i oppfølgingen (for eksempel landbruk, miljøvern, kulturvern).

Metodikk for regionale handelsanalyser

Det skal utarbeides et regionalt analyseverktøy som kan brukes som grunnlag for vurdering av nye handelsetableringer og lokalisering av disse. Handelsanalysene må synliggjøre konsekvenser både for senteret de er en del av og for øvrig senterstruktur. Analysene må være sammenlignbare og ha en form og et innhold som gjør de tilgjengelige for beslutningstagerne.

Videreutvikling av parkeringspolitikk for planområdet

Regionalplanen har retningslinjer for parkering i tilknytning til næringsområder, samt generell retningslinje for senterstrukturen som viser til at det i kommuneplan eller kommunedelplan skal utarbeides parkeringsnormer med maksimumskrav for bilparkering og minimumskrav for sykkelparkering. For å balansere konkurransen mellom sentre og næringsområder er det viktig å utvikle en harmonisering av virkemiddelbruken for parkering. Hensikten er å effektivisere arealbruk og å redusere tilgjengelighet for bil i områder hvor kollektivtransport-systemet er godt utbygd.

Utvikling av Forus/Lura-området

Forus-Lura er et område i sterk vekst. Det er et tyngdepunkt i regionens næringsliv, men med et betydelig potensiale for videre utvikling. Området har klare utfordringer knyttet til ubalanse i bolig- og arbeidsplasslokalisering, transport og klimagassutslipp, framkomelighet og ønskelig byutvikling og byform. Det er behov for et felles planarbeid mellom de tre involverte kommunene Stavanger, Sandnes og Sola, i form av en interkommunal kommunedelplan. Forus-Lura områdets dimensjon og potensiale for vekst og byomforming, innebærer at videreutvikling vil ha regionale konsekvenser, også ut over storbyområdet.

Fylkeskommunen vil i samarbeid med kommunene utrede de regionale konsekvensene av en transformasjon, og med mulighet for å implementere regionale føringer for den videre utviklingen av Forus-Lura i Regionalplanen.

Revisjon av arealdelen

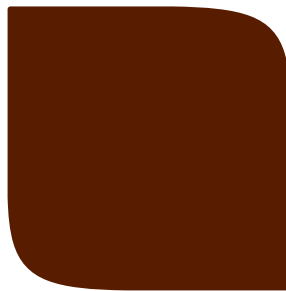
Revisjon av arealdelen kan eventuelt vurderes ved neste rulling av Regional planstrategi.

Tabell 10.1. Gjennomføring av RP-J

Del av RP-J	Hvordan implementeres	Ansvar	Tidsramme
Bestemmelser og retningslinjer	Saksbehandling	Fylkeskommunen	
Fylkesmannen			
Statens vegvesen			
Kommuner	Hele plan perioden/ fortløpende		
Bestemmelser, retningslinjer, faglige anbefalinger	Planfaglig veiledning	Fylkeskommunen	
Fylkesmannen			
Statens vegvesen	Hele plan perioden/ fortløpende		
Regional planbestemmelse	Innarbeides i bestemmelsene til kommuneplaner	Kommuner	Ved revisjon av kommuneplan og innen 27. juni 2018
Retningslinjer	Forankres i kommuneplaner	Kommuner	Ved revisjon av kommuneplan

Tabell 10.2. Indikatorer

Delmål	Indikatorer	Hvordan måles	Hvem måler	Når måles det
Redusere veksten i transportarbeidet, øke andelen reiser med kollektivtransport, på sykkel og til fots.	<ul style="list-style-type: none"> • Reisemiddelfordeling • Reiselengde i planområdet 	Reisevaneundersøkelse	RFK	Hvert 5. år
Styrke byens og tettstedenes sentra som viktigste arena for handel, kultur, service og næring.	<ul style="list-style-type: none"> • Fordeling av handelsomsetning i senterstrukturen • Fordeling av arbeidsplasser i senterstrukturen • Funksjonssammensetning i senterområdene 	Omsetningsdata	RFK, konsulenter	Hvert 4. år
Styrke byens og tettstedenes sentra som viktigste arena for handel, kultur, service og næring.	<ul style="list-style-type: none"> • Redusert transportarbeid for næringsområder • Tilstrekkelig tilgjengelig næringsareal • Næringsområdenes arbeidsplass tetthet 	Måleverktøy foreligger ikke, det må utvikles ny metodikk.	RFK, konsulenter	Hvert 4. år
Gode levekår og godt oppvekstmiljø.	<ul style="list-style-type: none"> • Retningslinjer for godt leve- og oppvekstmiljø og grøntstruktur i kommuneplanene • Tilgang til grøntareal • Positiv trend i levekår i kommunene • Andel utbygging som fortetting og byomforming • Utvikling av tettstedsareal pr. innbygger 	Statistikk fra SSB og registreringer fra kommunene.	RFK, kommunene	Hvert 4. år
Sikre regional grøntstruktur og kjerneområde landbruk.	<ul style="list-style-type: none"> • Detaljering av langsiktig grense i kommuneplaner • Antall dispensasjoner i kjerneområde landbruk 	Registreringer fra kommunene.	RFK, FM	Hvert 4. år



11 Organisering og planprosess

Bakgrunn for revidering av planen

Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren ble vedtatt av Fylkestinget 10.10.2000 og godkjent i Statsråd 04.05.2001.

Planens hovedmål er:

Arealene skal planlegges og utnyttes med sikte på regionale helhetsløsninger forankret i prinsippet om en bærekraftig utvikling. Samtidig skal verdiskapningen i regionen styrkes og næringslivet sikres trygge og gode utviklingsmuligheter.

Dette innebærer at naturressursene må forvaltes på en miljøvennlig måte og at natur- og kulturverdier vernes. Arealplanleggingen skal brukes aktivt for å løse interessekonflikter, redusere transportbehov, begrense areal- og energiforbruk samt redusere miljøbelastninger for å sikre gode levekår for regionens befolkning.

Fylkestinget ble i løpet av de neste 6 årene forelagt to rapporter som beskrev oppfølgingen av planen. I 2006 fattet Fylkestinget følgende vedtak:

- Fylkestinget tar rapporten om oppfølgingen av Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren til orientering. Fylkestinget konstaterer at fylkesdelplanen i hovedsak er fulgt opp i tråd med planens intensjoner og mål og at den fungerer som et effektivt regionalt styringsdokument for den regionale utvikling, som kommunene har vist stor vilje til oppfølging av.
- Fylkestinget ber om at fylkesrådmannen kommer tilbake med en egen sak til høsten med en vurdering av behovet for rullering av fylkesdelplanen. I forkant av dette avholdes det en bredt anlagt konferanse med kommunene, overordnede myndigheter, organisasjoner og media der erfaringer drøftes og behov for rullering diskuteres. (Fylkestingssak 76/06: Arealregnskap for Nord Jæren. Oppfølging av Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren)

Som oppfølging av Fylkestingets vedtak ble det 13.11.2006 arrangert en konferanse med deltagere fra alle berørte kommuner, Miljøverndepartementet, Landbruksdepartementet, regionale statlige myndigheter med flere. På konferansen kom det klart fram at kommunene så behov for en begrenset rullering av planen. Det ble særlig pekt på behov for å rullere planens retningslinjer

som gjelder krav til tetthet/bomiljø, transport og lokaliseringssstyring av handel. Det ble ikke vurdert som aktuelt å ta opp planens grunnleggende, strukturerende element, langsiktig utbyggingsretning, langsiktig grense landbruk eller regional grøntstruktur til rullering.

Med bakgrunn i oppfølgingsrapportene, fylkesrådmannens behandling av enkeltsaker i kommunene og innspillene som ble gitt på konferansen, ble det utarbeidet en sak til fylkesutvalget om godkjenning av arbeidet med rullering av fylkesdelplanen. I 2007 fattet Fylkesutvalget følgende vedtak:

- Fylkesutvalget ber om at arbeid med rullering av Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling starter opp. Fylkesutvalget forutsetter at langsiktig grense mot landbruk, planens anbefalinger til langsiktige utbyggingsretninger og avgrensningen av regional grøntstruktur ikke tas opp til rullering. Det forutsettes at planens retningslinjer for de enkelte tema vurderes med sikte på rullering og at forslag til planprogram avklarer nærmere mål og rammer for vurderingen av de enkelte retningslinjer.
- Det forutsettes at rulleringsarbeidet sluttføres høsten 2008. Arbeidet organiseres som ved utarbeiding av planen, med en politisk styringsgruppe, prosjektgruppe, sekretariat og egne temagrupper. Spørsmål om finansiering av planarbeidet forutsettes drøftet med kommunene når utredningsbehovet er nærmere avklart og forutsettes lagt fram for fylkesutvalget sammen med forslag til planprogram.

Planprosess

Rogaland fylkeskommune utarbeidet på bakgrunn av dette et planprogram i samarbeid med de berørte kommunene, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Rogaland. Planprogrammet skisserte planprosess, framdrift, medvirkning, forutsetninger for planarbeidet og hovedutfordringer.

Planprogrammet ble sendt på høring den 21.09.07. til berørte kommuner, statlige sektormyndigheter og interesseorganisasjoner. Etter å ha vært ute på offentlig høring, ble planprogrammet bearbeidet og endelig vedtatt i fylkestinget den 26.02.08.

Opprinnelig framdrift ble stipulert til ca 2 år, med oppstart høsten 2007 og oversendelse til Miljødepartementet våren 2009. Underveis ble arbeidet satt i bero i påvente av utarbeidelsen av KVVU (konseptvalgutredning) for Transportsystemet på Jæren med hovedvekt på byområdet. Anbefalingene fra KVVUen skulle legges til grunn for revidert handlingsplan for transportsystemet i form av en Jærenpakke 2, og grep dermed inn i vurderingene av trasévalg for kollektivtrafikk innenfor planområdet. Arbeidet med Konseptvalgutredningen startet opp høsten 2007 og ble oversendt Samferdselsdepartementet høsten 2009. Samferdselsdepartementet meddelte i august 2011 at det var nødvendig å utarbeide ulike tilleggsutredninger før arbeidet med å kvalitetssikre KVVU for transportsystemet på Jæren kunne fortsette.

Arbeidet med utarbeiding av planforslag på bakgrunn av fastsatt planprogram startet opp igjen høsten 2009. Framdriften ble tilsvarende forskjøvet.

Forskrift om Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre, vedtatt 1.7.2008, aktualiserte bruken av regional planbestemmelse i retningslinjene for temaet senterstruktur og handel. Forskriften forutsettes avløst av regionale planbestemmelser innenfor en tidsperiode på 10 år. Bruk av regional planbestemmelse er hjemlet i Plan- og bygningsloven §8-5. og skal varsles samtidig med varsel om oppstart og høring av planprogram. Plan- og bygningsloven trådte i kraft sommeren 2009, altså etter at planprogrammet for Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren var vedtatt. Bruk av regional planbestemmelse ble derfor varslet og hørt separat, mens innspillene ble vurdert og behandlet som en del av den pågående planprosessen.

Bruken av regional planbestemmelse for handel har vist seg å få arealmessige konsekvenser for deler av de eksterne handelsområdene. Følgen er at krav om konsekvensutredning iht. Forskrift om konsekvensutredninger, 01.07.2009, har blitt utløst. Framdriften ble utsatt i påvente av konsekvensutredningen.

Planforslaget ble i tråd med vedtak i Fylkesutvalget 05.06.2012 lagt ut på høring i perioden 05.06.2012 til 01.11.2012. I løpet av høringsperioden kom det inn 46 innspill. Alle kommunene samt de viktigste regionale og statlige myndigheter har levert innspill. I tillegg har det kommet mange innspill fra næringsvirksomheter og næringsorganisasjoner og øvrige interesseorganisasjoner. Også privatpersoner har gitt gode og viktige innspill til bearbeidingen av planen.

Generelt ga høringsinnspillene positive tilbakemeldinger til planen og understreker planens betydning for helhetlig utvikling av regionen. Mange av innspillene omhandler konkrete forslag til endringer eller supplering av innhold, mens andre omhandler større strukturelle endringer.

Innspillene er grundige, omfattende og gir uttrykk for høye ambisjoner for den regionale utviklingen. Det har vært en utfordrende oppgave å bearbeide høringsforlaget. Fylkesrådmannen har forsøkt å ha klare kriterier

for hva som skal legges til grunn for behandlingen av innspillene. Innspill til de deler av planen som ikke er på høring, f.eks. arealkartet, er ikke blitt vektlagt på samme måte som øvrige innspill. Framdrift har spilt en vesentlig rolle i vurderingen av f.eks. nye behov for tilleggsutredninger. Når interesser har stått mot hverandre, er de regionale interessene prioritert når dette ut fra en totalvurdering har vært hensiktsmessig.

Planforslaget ble lagt fram for Fylkesutvalget 04.06.13. og Fylkestinget 11.06.13. med forslag om vedtak av plan. Forslag til Regionalplan for Jæren, datert 15.05.13., og med tilhørende konsekvensutredning, datert 17.04.12., ble vedtatt med enkelte endringer til høringsforlaget. Vedtaket i Fylkestinget ble vurdert etter plan- og bygningsloven. De deler av vedtaket, som innebar vesentlige endringer av høringsutkastet, ble sendt ut på begrenset høring i brev av 26.06.13. Frist for innspill ble satt til 01.09.13.

Det kom totalt inn 19 innspill i høringsperioden. Etter begrenset høring ble planforslaget på nytt lagt fram for Fylkesutvalget 15.10.13. og Fylkestinget 22.10.13. Fylkesrådmannen hadde da vurdert fylkestingets vedtak fra 11.06.13. opp mot høringsinnspill og nye nasjonale føringer, og valgte å komme med alternative forslag til fem av endringsforslagene som følge av nye opplysninger og føringer.

Fylkestinget vedtok i møte 22.10.13. planen med enkelte endringer. Vedtaksbrev, datert 07.11.13., ble sendt til berørte og kunngjort på fylkeskommunens nettside. Fylkesmannen i Rogaland har varslet at de vil bringe regional planbestemmelse 4.2 og retningslinje 4.13 inn for departementet av hensyn til nasjonale eller statlige interesser, jf. pbl. §8-4, 2.ledd. Regional planbestemmelse 4.2 og retningslinje 4.13 kan ikke anses vedtatt før det foreligger avklaring fra departementet.

Regionalplan for Jæren 2013 – 2040 er endelig vedtatt, med unntak av 4.2 og 4.13. som er bragt inn til departementet for avgjørelse.

I løpet av planprosessen har det pågått andre utrednings- og planarbeid som har hatt betydning for forslaget, blant annet Interkommunal plan for Bybåndet sør, Interkommunal parkeringsplan for Forus og Kommunedelplaner for bybanen.

Det har vært lagt opp til utstrakt medvirkning med kommunale og statlige etater gjennom bred deltakelse i prosjekt- og styringsgruppene. I prosessen er det videre lagt vekt på informasjonstiltak, med hovedvekt på en 2-dagers konferanse der arbeidsgruppene sine innspill til planarbeidet og hovedinnholdet i fagrapportene ble presentert og drøftet. Konferansen var åpen for både politisk og administrativ deltakelse fra kommunene, interesseorganisasjoner og næringsliv.

Organisering

Planarbeidet er organisert på en måte som sikrer et godt faglig innhold og en bred forankring. Som en følge av at arbeidet har pågått over lang tid, har det vært større utskiftning i styringsstrukturen enn det som er vanlig. Dette har gitt noen utfordringer i forhold til kontinuitet og framdrift.

Fylkestinget

vedtar endelig planforslag. Hvis vedtaket er i strid med nasjonale interesser jfr. pbl. §8-4, kan Fylkesmannen oversende planen til Miljødepartementet for endelig stadfesting.

Fylkesutvalget

er oppdragsgiver og ansvarlig for prosessen. Fylkesutvalget anbefaler endelig innstilling til fylkestinget.

Styringsgruppen

leder planarbeidet og er sammensatt av politisk valgte representanter fra alle de 10 berørte kommunene og gruppelederne fra partiene i Fylkesutvalget. Styringsgruppen leder arbeidet og innstiller til Fylkesutvalget. Fylkesordfører har ledet gruppen.

Prosjektgruppen

er administrativt sammensatt med representanter fra hver av de 10 kommunene, Statens vegvesen, Fylkesmannen i Rogaland og Rogaland fylkeskommune. Prosjektgruppen har ansvar for å lede det faglige arbeidet, bidra til gjennomføring av utrednings- og planarbeidet og innstille til styringsgruppen. Fylkeskommunen har ledet gruppen.

Sekretariatet

har bestått av administrative representanter fra Sandnes, Stavanger, Statens Vegvesen og Fylkesmannen i Rogaland. Hensikten har vært å koordinere arbeidet i arbeidsgruppene og å bistå fylkeskommunen i å forberede det faglige underlaget for prosjektgruppen. Fylkeskommunen har ledet gruppen.

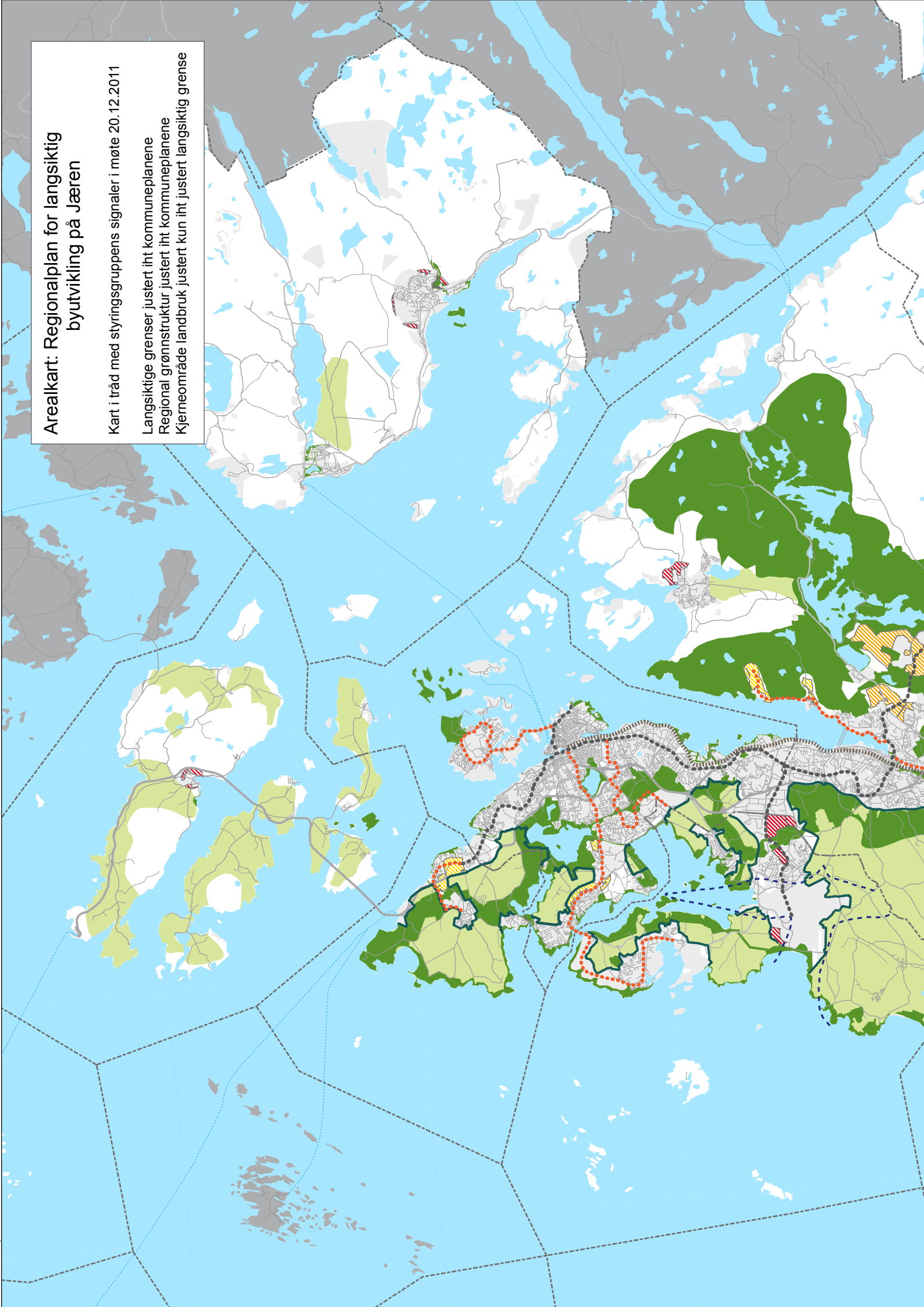
Arbeidsgrupper

har blitt opprettet for hvert av temaene Samordnet areal- og transportplanlegging, Godt leve- og oppvekstmiljø, Senterstruktur- og næringsareal, Vern av ikke-fornybare arealressurser og Prognosegruppa. Arbeidsgruppene har bestått av 4-7 personer, og har vært sammensatt av representanter fra kommunene, Fylkesmannen i Rogaland, Statens Vegvesen og Rogaland fylkeskommune.

Arealkart: Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren

Kart i tråd med styringsgruppens signaler i møte 20.12.2011

Langsiktige grenser justert iht kommuneplanene
Regional grønnstruktur justert iht kommuneplanene
Kjerneområde landbruk justert kun iht justert langsiktig grense

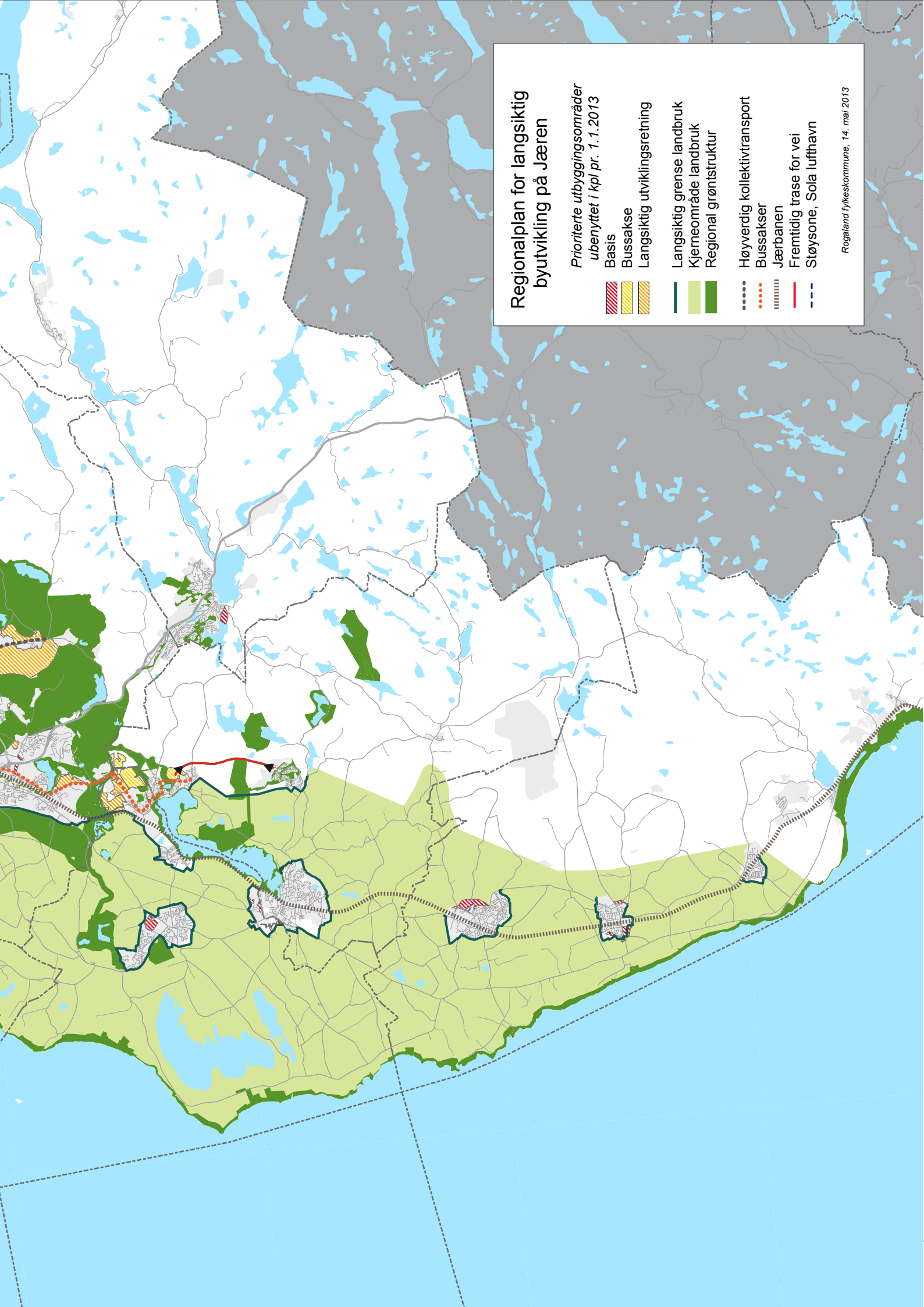


Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren

Prioriterte utbyggingsområder
ubenyttet i kpl pr. 1.1.2013

- Basis
- Bussakse
- Langsiktig utviklingsretning
- Langsiktig grense landbruk
- Kjerneområde landbruk
- Regional grøntstruktur
- Høyverdig kollektivtransport
- Bussakser
- Jærbanen
- Fremtidig trase for vei
- Støysone, Sola lufthavn

Rogaland fylkeskommune, 14. mai 2013



Notater:

ROGALAND FYLKESKOMMUNE

Regionalutviklingsavdelingen
Regionalplanseksjonen
Postboks 130, 4001 Stavanger
Telefon 51 51 66 00
Fax: 51 51 66 74
www.rogfk.no