

**Vilje  
gir vekst**



**17.04.2012**

## **Konsekvensutredning av regional planbestemmelse for lokalisering av handel**

### **Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren**



ROGALAND  
FYLKESKOMMUNE



# Planforslag for regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren:

## Konsekvensutredning av regional planbestemmelse for lokalisering av handel

### Innholdsfortegnelse

1.	Konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven .....	4
2.	Metodikk og planprogrammets omtale om KU .....	4
3.	De deler av planforslaget som er KU-pliktig .....	5
3.1.	Forslag til regional planbestemmelse om handelslokalisering med unntak som framgår av retningslinjene .....	5
4.	Begrunnelse for de endringer som legges ut på høring i planforslaget.....	7
4.1.	Gjeldende plan er ikke lenger i tråd med nasjonale føringer .....	7
4.2.	Hvorfor det er viktig å styrke handel i sentre .....	8
4.3.	Erfaringer med gjeldende plan viser at handel utenfor sentre styrkes på bekostning av sentrumsområdene .....	9
5.	Følgene av å ikke realisere planforslaget (0-alternativet) .....	12
6.	Nasjonale og regionale rammer .....	12
7.	Viktige miljø- og samfunnsforhold.....	12
7.1.	Valg av relevante miljø-og samfunnstema.....	12
7.2.	Beskrivelse av dagens situasjon.....	14
7.2.1.	Befolkningsvekst og tetthet .....	14
7.2.2.	Transportarbeid.....	14
7.2.3.	Handel.....	14
8.	Virkninger av planforslaget og anbefalinger .....	15
8.1.	Innføre regional planbestemmelse .....	15
8.2.	Fjerne unntak for etablering av handel på Forus .....	16
8.3.	Innføre muligheten for å etablere handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i regionale næringsområder under visse vilkår	17
8.4.	Øke maks BRA for nærbutikk fra 800 til 1000 m2.....	18
9.	Alternativer som er vurdert for lokalisering av salg av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer.....	19
9.1.	Virkninger og begrunnelse for å forkaste alternativet .....	19
10.	Behov for nærmere undersøkelser og overvåking.....	20
	Kilder .....	22
	VEDLEGG: Konsekvensutredningstabeller .....	23
	Vedlegg 1: Regional planbestemmelse for handelslokalisering.....	24
	Vedlegg 2a: Unntak for salg av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer (forkastet alternativ).....	29
	Vedlegg 2b: Unntak for salg av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer (alternativ som inngår i planforslaget).....	33
	Vedlegg 3: Økt bruksareal handel for nærbutikk.....	36

## **1. Konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven**

*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 – i løpet av planprosessen, ved høring av planforslag og ved planvedtak.

## **2. Metodikk og planprogrammets omtale om KU**

Konsekvensutredning er en integrert del av planarbeidet, og det er behov for å tydeliggjøre og kommunisere hvordan hensyn til miljø og samfunn er ivaretatt i planleggingen.

Planprogrammet for rullering av deler av Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren<sup>1</sup> (FDP-J) fastslår at redegjørelsen av virkningene av planforslaget (konsekvensutredningen) skal være tilpasset plannivået og være relevant for de beslutninger som skal fattes ved høring og vedtak av planforslaget.

I denne konsekvensutredning er detaljeringsgraden tilpasset et overordnet, regionalt planleggingsnivå. Her er det hensiktsmessig å benytte kvalitative metoder og verbale vurderinger. Mer detaljert utredning og bruk av "tradisjonell KU metodikk" slik som Vegvesenets Håndbok 140 hører hjemme på kommuneplan- eller reguleringsplannivå.

Påfølgende planer på kommunenivå vil ikke være fritatt for krav om KU, men senere utredninger på kommunenivå vil kunne bygge på utredningene i denne planen i den grad det er hensiktsmessig og ressursbesparende.

Krav om konsekvensutredning fremgår av KU-forskriften. I følgende kapittel gis:

- En begrunnelse for de endringer som legges ut på høring i planforslaget
- En beskrivelse av de deler av planforslaget som er KU-pliktig
- En redegjørelse for følgene av å ikke realisere planforslaget (0-alternativet)
- En redegjørelse for forholdet til andre regionale og nasjonale planer som er relevante i forhold til det aktuelle planforslaget samt relevante mål og hvordan disse er tatt hensyn til
- En beskrivelse av viktige miljø- og samfunnsforhold

---

<sup>1</sup> Versjon 13.03.08, vedtatt i Fylkestinget 26.02.2008

- En beskrivelse og vurdering av virkningene som planforslaget kan få for miljø og samfunn
- En redegjørelse for hvilke alternativer som er vurdert, konsekvenser av disse for miljø og samfunn samt en begrunnelse for valg av alternativ
- En vurdering av behovet for nærmere undersøkelser og overvåking av de faktiske virkningene av planen

### **3. De deler av planforslaget som er KU-pliktig**

Vår forståelse av KU-forskriften er at konsekvensutredningen skal kun omfatte de endringer i forhold til gjeldende plan som fastsetter retningslinjer eller rammer for fremtidig utbygging.

I henhold til planprogrammet er hensikten med planarbeidet å rullere gjeldende plans retningslinjer som gjelder krav til tetthet/bomiljø, transport og lokaliseringssstyring av handel. Det forutsettes at gjeldende plans langsiktig grense mot landbruk, anbefalinger til langsiktige utbyggingsretninger og avgrensningen av regional grøntstruktur ikke rulleres som del av dette planarbeidet.

Siden planprogrammet ble vedtatt, trådte ny forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre i kraft<sup>2</sup>. Varsel om bruk av regional planbestemmelse for lokalisering av handel innenfor temaet senterstruktur og handel ble sendt ut til samtlige kommuner som er en del av planområdet for Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren<sup>3</sup>.

På bakgrunn av krav i KU-forskrift samt de endringer som foreslås i henhold til gjeldende plan vurderes det at **regional planbestemmelse for lokalisering av handelsetableringer i sentre med de unntak som fremgår av retningslinjene for handel, er KU pliktig.**

#### **3.1. Forslag til regional planbestemmelse om handelslokalisering med unntak som framgår av retningslinjene**

Planforslag til regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren innebærer at det innføres en regional planbestemmelse om handelslokalisering. Gjeldende plan forutsetter at all handel etableres i sentre, med visse unntak for regionalt målpunkt Forus og for nærservice. Unntaket på Forus gjelder hvitevarer, møbler og tepper innenfor bybanens influensområde, og plasskrevende varer utenfor bybanens influensområde. Influensområdet defineres som 500m for bane og 300m for buss, på hver side av trasé. Plasskrevende varer er definert som biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og byggevarer. Unntaket for nærservice gjelder

---

<sup>2</sup> 01.07.2008

<sup>3</sup> Brev datert 07.02.2011

etablering av nærbutikk med dagligvareprofil i boligområder. Nærservicebutikker må ikke overskride 800 m<sup>2</sup>.

Planutkast til regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren inneholder forslag til en regional planbestemmelse for lokalisering av handel. Den regionale planbestemmelsen har juridisk virkning og 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 for kjøpesentre (RPB-kjøpesenter) og vil erstatte denne.

Planforslaget inneholder også forslag til visse endringer tilknyttet unntak til lokalisering av handelsetableringer i sentre. Det er altså forslag til regional planbestemmelse og endringer i unntak om handelslokalisering som er konsekvensutredet, nærmere bestemt:

- Regional planbestemmelse om handelslokalisering innføres. Denne erstatter rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre (RPB-kjøpesenter) 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 influensområde<sup>4</sup> 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 som gjorde det mulig å etablere handel av 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 2<sup>5</sup>) og i lokale næringsområder med tilsvarende karakter, på visse vilkår.
- Maks bruksareal handel for nærbutikk i eller tilknyttet boligområder økes fra 800 m<sup>2</sup> til 1000 m<sup>2</sup>.

I tillegg utdypes muligheten for å etablere nærservice i sammenheng med nærbutikk. Dette er en utdypning av retningslinje 5.6.1 fra FDP-J som omtaler muligheten for å etablere nærservice i boligområder. Definisjonen av hva nærservice innebar fremstod som noe uklar i tidligere retningslinje. Planutkast til regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren foreslår at nærservice defineres som tjenesteyting i mindre virksomheter og i selvstendige enheter som kan etableres i sammenheng med nærbutikk dersom kommunene kan dokumentere at virksomhetene vil bidra til økt identitet og tilhørighet i boligområdet. Det foreslås en arealbegrensning på inntil 500 m<sup>2</sup> bruksareal tjenesteyting. Ettersom dette er å anse som en spesifisering av gjeldende plan istedenfor en endring i retningslinjer eller rammer for fremtidig utbygging, er dette ikke konsekvensutredet.

<sup>4</sup> Influensområdet er definert som 500m for bane og 300m for buss, på hver side av trasé.

<sup>5</sup> Kriterier og prinsipp for retningslinjer for næringsområder kategori 2 er omtalt i kapittel 6 av planforslaget.

#### **4. Begrunnelse for de endringer som legges ut på høring i planforslaget**

Begrunnelsen for å endre retningslinjer for handelslokalisering er tredelt:

- Retningslinjer i gjeldende plan er ikke lenger i tråd med nasjonale føringer
- Det er viktig å styrke handel i sentre
- Erfaringer med gjeldende plan viser at handel utenfor sentre styrkes på bekostning av sentrumsområdene

Disse punktene utdypes nærmere i dette kapittelet. Mer utfyllende informasjon om grunnlaget for foreslåtte endringer i retningslinjer for handelslokalisering finnes også i *Notat om Handelslokalisering*<sup>6</sup>.

##### **4.1. Gjeldende plan er ikke lenger i tråd med nasjonale føringer**

Gjeldende Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren (FDP-J) har retningslinjer som tilsier at all handel skal lokaliseres i sentrumsområdene. På visse vilkår gis unntak for lokalisering av:

- Biler, motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast, byggevarer, hvitevarer og møbler/tepper på Forus
- Dagligvarebutikker på 800m<sup>2</sup> BRA (bruksareal) i tilknytning boligfelt.

Disse unntakene ble gitt med utgangspunkt i Rikspolitisk bestemmelse (RPB) om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder. Denne såkalte «Kjøpesenterstoppen» varte fra 1999 til 2004, og gav unntak for handel av plasskrevende varer utenfor sentrumsområdene. Plasskrevende varegrupper var under Kjøpesenterstoppen definert som biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler/hagesentre.

En rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre (RPB-kjøpesenter) ble vedtatt i 2008. RPB-kjøpesenter har en tredelt formålsbestemmelse:

- Styrke eksisterende by- og tettstedssentre
- Bidra til effektiv arealbruk
- Bidra til miljøvennlige transportvalg

I motsetning til Kjøpesenterstoppen forutsetter RPB-kjøpesenter at all handel uten unntak skal lokaliseres i sentrumsområdene. Nasjonale føringer på handelslokalisering differensierer altså ikke lenger mellom varetyper, og ingen unntak gis fra hovedregelen om at all handel skal lokaliseres i sentre. Det eksisterer dermed et misforhold mellom retningslinjer for handelslokalisering i gjeldende FDP-J og nasjonale føringer i RPB-Kjøpesenter fra 2008.

En rikspolitisk bestemmelse er det sterkeste nasjonale virkemiddel regjeringen har etter plan- og bygningsloven og vil ved motstrid gå foran godkjente planer.

<sup>6</sup> Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren. Notat om handelslokalisering. Rogaland fylkeskommune 16.04.2012

*Retningslinjer* for handelslokalisering vil ikke kunne erstatte en rikspolitisk *bestemmelse*. Det er derfor forventet at fylkeskommunen innfører regionale planbestemmelser om handelslokalisering i nye regionalplaner, med et innhold som kan erstatte den rikspolitiske bestemmelsen. Planutkast til regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren (RP-J) inneholder derfor forslag til en regional planbestemmelse for lokalisering av kjøpesentre. Dette skal sikre en regional tilpasning til gjeldende nasjonale føringer og sikre at planen er mer i tråd med gjeldende nasjonale føringer for handelslokalisering.

#### **4.2. Hvorfor det er viktig å styrke handel i sentre**

Handel og service er grunnleggende sentrumsfunksjoner for sterke og attraktive sentrumsområder, og er en av de viktigste årsakene til at vi reiser dit<sup>7</sup>. Handel omtales som «sentrumsdannende» (TØI, 2009). Tradisjonelt sett har det i stor grad vært handelen som har skapt by- og tettstedssentre. Markedsplassen eller torget var befolkningens faste møtested, og derfor ble også andre servicefunksjoner plassert der. Denne prosessen er også fremtredende i dag, hvor vi ser at dagens kjøpesentre og øvrig handel tiltrekker seg mange besøkende samt tilhørende servicetilbud, for eksempel kafeer og restauranter.

Handelslokalisering i sentrum forhindrer i tillegg byspredning og ineffektiv arealbruk (TØI, 2010a), og mye tyder på at det å styre handel til sentrumsområdene er et av de grepene som sterkest kan bidra til å hindre ytterligere byspredning og ineffektiv arealbruk.

Senterområdenes kvaliteter er avgjørende for en regions omdømme og konkurransekraft. Det er fastslått at byen eller "stedet" har noe å si for stedets potensielle utvikling (Mandagmorgen, 2008). De attraktive byene blir de konkurransedyktige byene. Tilgang på attraktive senterområder med et bredt spekter av varer og tjenester og potensiale for videre utvikling, er viktige indikatorer på en bys tiltrekningskraft.

Markedsandelen og attraktiviteten vil vanligvis øke med størrelsen på handelsareal (TØI, 2010b), og det er mangfoldet av virksomheter som gir sentrum dets styrke (Asplan Viak, 2008). I gjennomsnitt øker tilbudet med 2,6 butikker (medregnet serveringssteder) per 1000 m<sup>2</sup> økning i salgsareal.

Handelslokalisering i sentrum vil kunne gi redusert transportarbeid for handelsreiser. Bysentrene har den mest miljøvennlige transportmiddelfordelingen, med nærmere 70 % til fots, sykkel eller kollektiv transport (TØI, 2010c). Handelsområder utenfor sentrum har ofte et begrenset kollektivtransporttilbud, og store avstander mellom etableringene.

Handelslokalisering i sentrum sikrer også tilgjengelighet for alle (TØI, 2010a). Den kompakte byen sikrer tilgjengelighet til variert handel for dem som ikke disponerer bil. Det vektlegges at barn, unge og mange av de eldste i befolkningen ikke har mulighet for å disponere bil. Disse er avhengige av sentralt lokalisert handel, service- og

<sup>7</sup> <http://www.regjeringen.no/nb/sub/stedsutvikling/annet/emner-stedsutvikling/handel-og-service.html?id=533805>. Dato: 23.01.2012



tjenestetilbud. Samtidig ser vi at en stadig økende andel av befolkningen på Nord-Jæren blir eldre. Det forventes ca. 80 % økning i antall eldre (fra 67 år) bare frem til 2030 (Panda/ RFK, 2012).

### **4.3. Erfaringer med gjeldende plan viser at handel utenfor sentre styrkes på bekostning av sentrumsområdene**

Sammen med RPB-kjøpesenter som trådte i kraft i 2008, har retningslinjene i FDP-J hatt som mål å bremse utviklingen av eksterne og ofte bilbaserte handelstilbud. Målet har vært å styrke bysentre ved å styre handelsetableringer til sentrumsområdene. Videre har målet vært å redusere transportbehovet ved å samle publikumsintensive virksomheter ved kollektivknutepunktene.

Tallmateriale fra SR-banks omsetningsdata<sup>8</sup> viser at kommunesentrene Sola, Bryne, Kleppekrossen og Jørpeland har hatt en positiv omsetningsvekst på ca. 10 % årlig vekst i perioden 2004-2010.

Hovedtrenden er likevel at utviklingen dreier i feil retning, og 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). I 2007 jobbet ca. halvparten av de sysselsatte i detaljvarehandelen i Jærregionen i forretninger utenfor de 19 senterområdene som fylkesdelplanen har utpekt (Asplan Viak, 2008).

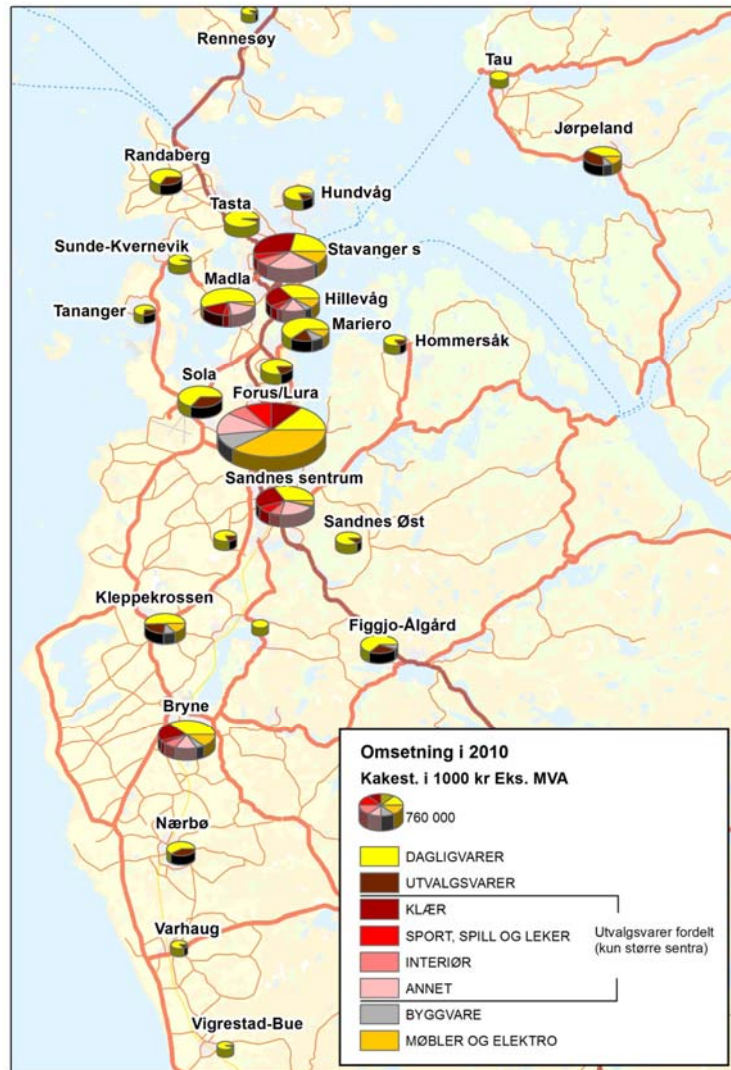
En analyse av Asplan Viak viser at en stor andel ansatte i detaljvarehandelen er ansatt utenfor sentrumsområdene i dag (Asplan Viak 2012). Videre viser omsetningsdata fra varehandelsrapporten fra 2010 (SR-bank, 2010) at handelsomsetningen på Forus/ Lura, som ligger *utenfor* senterstrukturen, i dag har vokst seg like stor som handelsomsetningen i Stavanger og Sandnes sentrum til sammen. Området har hatt 7,0 % årlig vekst i tidsperioden fra 2004-2010, mens Stavanger og Sandnes, Nord-Jærens regionsentre, ligger helt på bunn med henholdsvis 1,3 % og 2,2 % 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 % omsetningsvekst i samme periode og fylkesdelplanens intensjon om å styrke by- og tettstedssentre.

Omsetningsdata for ulike sentre og varegrupper (Asplan Viak, 2012), illustrert i figur 1, viser også at Forus/ Lura *dominerer* varehandelen på Nord-Jæren innen flere varetyper. Området er størst på handel med både møbler og elektro, sport/spill/leker, interiør m.m. og jernvare/byggevarer i regionen og utfordrer dermed omsetningen innen disse varegruppene i samtlige kommunesentra på Nord-Jæren. Forus/Lura området kjennetegnes for øvrig med nesten like mye omsetning innenfor klær og sko som Stavanger sentrum, og mer handel med utvalgsvarer samlet<sup>9</sup> enn Stavanger sentrum.

<sup>8</sup> <http://varehandelsrapporten.no/#/OMSETNING/> Dato: 15.03.12

<sup>9</sup> Butikkhandel med tekstiler og utstyrsvarer, klær, skotøy, reiseeffekter av lær og lærvarer,



Figur 1: Illustrasjonen viser handel med ulike varetyper for ulike områder på Nord-Jæren (Asplan Viak, 2012)

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 TØI (2010a) med i rapporten "Styring av handel og senterstruktur på Jæren":

*«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/ Lura har

bøker, papir, aviser og blader, ur, gull- og sølvvarer, apotekvarer, sykepleieartikler, kosmetikk og toalettartikler, plater, musikk- og videokassetter, CD og DVD-plater, musikkinstrumenter og noter andre varer i spesialhandel, tekstiler og utstyrvarer, tapeter, gulvtepper og gulvbelegg, blomster, sportsutstyr, spill og leker og butikkhandel med bredt vareutvalg ellers.

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 % og 10,7 % 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. Hillevåg/ Mariero har tilsammen vokst seg størst på dagligvarer i regionen.

Det kan på bakgrunn av denne situasjonsbeskrivelsen konkluderes at dagens utvikling ikke er i tråd med nasjonale og regionale mål om å styrke by- og tettstedssentre, bidra til effektiv arealbruk og tilrettelegge for miljøvennlige transportvalg.

Videre viser erfaringene med gjeldende retningslinjer i FDP-J at disse av ulike grunner er vanskelige å håndheve. Erfaringer viser for det første at lempeligere krav knyttet til handelsetableringer utenfor sentrum, for eksempel gratis/fri parkering og lavere krav til arealeffektivitet, har kanalisert etableringer og investeringer til områder utenfor sentrum. Erfaringene viser dermed at ulike rammer for etablering av handel innenfor og utenfor sentrumsområdene har ført til forskjellsbehandling og favorisering av handelsetableringer utenfor sentrum.

For det andre viser erfaringene at unntaket for møbler/ tepper/ hvitevarer, kombinert med økt bransjeglidning, har bidratt til en utilsiktet utvikling av handel med ordinære utvalgsvarer utenfor sentrumsområdene. Bransjeglidning innebærer et økt innslag av handel med ordinære utvalgsvarer i varehus som opprinnelig var beregnet på store varer, f.eks. møbler og hvitevarer. En virksomhets bransjetilhørighet er i liten grad styrende for hva den faktisk omsetter av detaljvarer.

TØI (2009) fastslår at bransjeglidning og nye varekonsepter som utløser økt handel utenfor sentrumsområdene, er et utbredt fenomen. Bransjeglidning er blitt en tydelig trend innenfor all handelsvirksomhet, spesielt innenfor møbler/ tepper/ hvitevarer. Mange aktører, både innenfor og utenfor sentre, ønsker å innarbeide øvrige utvalgsvarer og servicefunksjoner i sine butikkonsept. Konsekvensen når slike etableringer skjer utenfor sentrum er byspredning, bilbasert handel og en tilfeldig utforming av bygg og omgivelser, noe som er uønsket sett i lys av målsetningene i gjeldende FDP-J. Bransjeglidning gjør det svært vanskelig å hindre veksten av ordinære utvalgsvarer i varehus for plasskrevende varer og møbler/ tepper/ hvitevarer i eksterne handelsområder.

Det kan på ovennevnte grunnlag konkluderes med at fylkesdelplanens unntak for etablering av plasskrevende varer utenfor sentrum har virket i strid med intensjonen om å styrke handel i kommunesentre i løpet av fylkesdelplanens virketid. Unntaket har medført en utilsiktet etablering og omsetning av øvrige utvalgsvarer utenfor sentrumsområdene.

Det er behov for en tydeliggjøring av regelverket for handelslokalisering. Bransjeglidning, som følge av endringer i handelskonsept, gjør det svært vanskelig å hindre veksten av ordinære utvalgsvarer i varehus for plasskrevende varer og møbler/ tepper/ hvitevarer i eksterne handelsområder. Videre bidrar ulike rammer for

etablering av handel innenfor og utenfor sentrumsområdene til forskjellsbehandling og favorisering av handelsetableringer utenfor sentrum.

## **5. Følgene av å ikke realisere planforslaget (0-alternativet)**

Følgende av å ikke realisere planforslaget (0-alternativet) kan antas å være at dagens trend med handelslokalisering utenfor sentre vil fortsette, og at handel utenfor sentre vil fortsette å styrkes på bekostning av sentrumsområdene.

Dersom regionale myndigheter ikke innfører regionale planbestemmelser angående handelslokalisering, vil den nasjonale bestemmelsen gjelde direkte.

Som i dag vil RPB-kjøpesenter fra 2008 fortsette å ha juridisk virkning for områder som er i strid med retningslinjer for handelslokalisering i FDP-J, og vil ved motstrid gå foran godkjente planer uten regional tilpasning av de nasjonale føringene<sup>10</sup>. Man vil dermed miste muligheten til å gjøre regionale tilpasninger og vil for eksempel ikke kunne innføre regionale unntak for lokalisering av biler, båter, landbruksmaskiner trelast og andre større byggevarer utfør sentrumsområdene slik det nå er foreslått i revidert regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren.

Erfaringene med gjeldende FDP-J samt situasjonsbeskrivelsen beskrevet i kapittel 7.2 av denne rapporten viser videre at dagens utvikling ikke er i tråd med nasjonale og regionale mål om å styrke by- og tettstedssentre, bidra til effektiv arealbruk og tilrettelegge for miljøvennlige transportvalg.

## **6. Nasjonale og regionale rammer**

KU-forskriften krever en redegjørelse av forholdet til andre regionale og nasjonale planer som er relevante i forhold til det aktuelle planforslaget, samt relevante mål og hvordan disse er tatt hensyn til.

En utfyllende oversikt over de nasjonale og regionale føringene som har dannet utgangspunktet for planarbeidet er gitt i kapittel 1 av planforslaget.

## **7. Viktige miljø- og samfunnsforhold**

### **7.1. Valg av relevante miljø- og samfunnstema**

Virkningene av planforslaget (de delene som er KU pliktig) skal vurderes for relevante miljø- og samfunnstema. Hva som vurderes som relevante miljø- og

---

<sup>10</sup> Erfaringer med gjeldende FDP-J viser at retningslinjene for lokalisering av handel med plasskrevende varer har vært tolket liberalt. Det kan derfor være avvik mellom retningslinjer i gjeldende plan og hva som praktiseres. Det kunne dermed argumenteres at "0-alternativet" burde representert dagens praksis istedenfor eksisterende retningslinjer. Dette byr imidlertid både på metodiske og praktiske utfordringer, ettersom praksis vil kunne variere mellom geografiske områder og over tid siden FDP-J ble vedtatt i 2000.

samfunnstema skal spesifiseres og begrunnes. Utgangspunktet for valg av tema har i dette tilfellet vært:

- De utredningsbehov som er fastsatt i planprogrammet
- Relevante tema fra KU-forskriftens vedlegg 3
- Beslutningsrelevans

Utredningsbehovet som er fastsatt i planprogrammet representerer de tema og problemstillinger hvor det er behov for kunnskapserving som beslutningsgrunnlag i planprosessen. Noen av disse temaene er relatert, direkte eller indirekte, til miljø og samfunn.

Noen av temaene i KU-forskriftens vedlegg 3 er relevante både på regionalplan og kommuneplannivå, men vil nødvendigvis utredes i ulike detaljeringsgrad. Andre tema forutsetter et detaljeringsnivå som hører hjemme i kommuneplan eller reguleringsplansammenheng, som for eksempel befolkningens tilgjengelighet til uteområder, bygninger og tjenester, energiforbruk og energiløsninger.

Konsekvensutredningen skal være tilpasset plannivået og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. I dette tilfelle er beslutningen knyttet til foreslåtte endringer i styringen av handelslokalisering. Med andre ord skal konsekvensutredningen vurdere virkningene av forslaget til regional planbestemmelse om handelslokalisering, med de unntak som framgår av retningslinjene.

For å oppnå en detaljeringsgrad tilpasset de beslutninger som skal fattes på regionalt nivå, har vi valgt å gruppere de relevante KU temaene under tre "paraplybegrep":

- Miljømessige
- Sosiale
- Økonomiske

Tema som inngår/ansees som ivaretatt under disse begrepene er spesifisert i tabell 1.

Tabell 1: Overordnede tema for konsekvensutredning på regionalt nivå

<b>Miljømessige virkninger</b>	<b>Sosiale virkninger</b>	<b>Økonomiske virkninger</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transportbehov og reisevaner</li> <li>• Arealeffektivitet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilgjengelighet ved kollektiv, gang- og sykkelveinett</li> <li>• Senterstruktur, attraktivitet og kvalitet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Næringsliv (handel, arbeidsplasser) og konkurransekraft</li> </ul>

## **7.2. Beskrivelse av dagens situasjon**

Nedenfor er gitt en kort beskrivelse av viktige miljø- og samfunnsforhold. Denne beskrivelsen bør sees i sammenheng med kapittel 4 av denne rapporten, som beskriver utviklingstrender og gir en situasjonsbeskrivelse ut i fra nasjonale og regionale mål om å styrke by- og tettstedssentre, bidra til effektiv arealbruk og tilrettelegge for miljøvennlige transportvalg.

### **7.2.1. Befolkningsvekst og tetthet**

Nord-Jæren kan beskrives som en vekstregion. Folketallet på Nord-Jæren har vokst med 67 % fra 166 000 i 1970 til 277 000 i 2007 (TØI, 2010). Veksten har sammenheng med en økonomisk utvikling som har gitt arbeid til stadig flere. Konsekvensen av denne høye befolkningsveksten har blant annet vært at tettstedsarealene i regionen har blitt stadig større. Regionen har stor tetthet av utpekte sentre, i gjennomsnitt ett senter for hver sirkel med radius 1,2 km (TØI, 2010). Framskrivning av befolkningsveksten tilsier videre at det vil være behov for plass til mellom 120 000 og 150 000 nye innbyggere innen 2040, og mellom 60 000 og 75 000 nye arbeidsplasser.

### **7.2.2. Transportarbeid**

Regionen kjennetegnes med høyt transportarbeid og utstrakt bruk av bil. Det anslås at over 70 % av innkjøpsreisene i regionen foregår med bil (TØI, 2010). I følge reisevaneundersøkelsen for Stavanger-regionen var transportmiddelfordelingen ved innkjøpsreiser slik: 12 % til fots, 4 % på sykkel, 4 % på buss/ tog/båt, 70 % som bilfører, 9 % som bilpassasjer (Berg og Thesen 2006).

### **7.2.3. Handel**

Handel utenfor sentre styrkes på bekostning av de definerte sentrumsområdene, med det resultat at hovedsentrums funksjonalitet og attraktivitet svekkes med hensyn til handel. Av de nye forretningsarealene som ble godkjent for bygging i perioden 1995-2004 var kun halvparten etablert innenfor planformålet senterområde (Asplan Viak, 2006). I 2007 var det kun 51 % av de sysselsatte i detaljvarehandelen i Jærregionen som jobbet i forretninger som lå i et av de 19 senterområdene som fylkesdelplanen har utpekt (Asplan Viak, 2008).

Omsetningsdata fra Asplan Viak (2012) viser at handelsomsetningen på Forus/ Lura, som ligger utenfor senterstrukturen, i dag har vokst seg større enn handelsomsetningen i Stavanger og Sandnes sentrum til sammen. Videre at Forus/ Lura dominerer varehandelen på Nord-Jæren innen flere varetyper.

Også bydelsentre har hatt en større vekst enn de er dimensjonert for, på bekostning av hovedsentre. Eksempelvis har bydelsentrene Hinna og Madla hatt 21,3 % og 10,8 % gjennomsnittlig årlig vekst i vareomsetningen i perioden 2004-2020, mens

kommunesentrene Stavanger og Sandnes har hatt 1,3 % og 2,2 % gjennomsnittlig årlig vekst i tilsvarende periode (SR-bank, 2010).

En mer detaljert beskrivelse av disse trendene finnes i kapittel 4.3.

## **8. Virkninger av planforslaget og anbefalinger**

Som tidligere beskrevet er det forslag til regional planbestemmelse og endringer i unntak til hovedregelen om at all handel skal lokaliseres i sentre som er konsekvensutredet.

I dette kapitlet følger en kort beskrivelse av mulige konsekvenser av overnevnte endringer i unntak tilknyttet handelslokalisering i sentre. Mer utfyllende informasjon om konsekvensutredningen finnes også i vedlegg.

### **8.1. Innføre regional planbestemmelse**

Sammen med RPB-kjøpesenter 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 varehandelen utenfor kommunesentrene har styrket seg på bekostning av varehandelen innenfor kommunesentrene i fylkesdelplanens virketid. Handelen i by- og tettstedssentre på Nord-Jæren utfordres av handel utenfor de definerte sentrumsområdene, særlig av handelen på Forus-Lura.

Planutkast til regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren inneholder forslag til en regional planbestemmelse for lokalisering av handel. Den regionale planbestemmelsen er en regional tilpasning av den rikspolitiske bestemmelsen og vil erstatte denne.

Den regionale planbestemmelsen betyr at det ikke kan iverksettes særskilt angitte bygge- eller anleggstiltak innenfor nærmere avgrensede geografiske områder som etter bestemmelsen vil være i strid med planen uten samtykke. Dette innebærer at planbestemmelsen ikke bare forhindrer nye planer, men at den også vil være til hinder for utbygging i henhold til godkjente planer som er i strid med bestemmelsen og hvor det ikke er gitt rammetillatelse. Det er vanskelig å påvise hvorvidt et slikt "tak" på handel i områder med allerede vedtatte planer vil medføre økonomiske tap eller manglende inntekt for eksisterende næring utenfor sentre. Forventninger om inntjening eller realisering av gevinst er heller ikke juridisk beskyttet med mindre det foreligger rammetillatelse.

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.

**Anbefaling:**

Det anbefales at regional planbestemmelse for handelslokalisering i sentre vedtas.

**8.2. Fjerne unntak for etablering av handel på Forus**

Unntak for visse varetyper utenfor sentrumsområdene vil kunne resultere i samlokalisering av handel utenfor sentrum, på bekostning av et variert varetilbud i sentrumsområdene. Konkurrerende virksomheter ser nytten av samlokalisering og tiltrekker hverandre (Kvarud, 2008). Handelsklynger har for eksempel vist seg på Forus-Lura hvor vi ser en sterk konsentrasjon av handel med motorkjøretøy (Asplan, 2012).

Økt handel i sentre vil kunne redusere økningen i transportbehov tilknyttet handel og redusere bilbasert handel utenfor sentre. Handel i sentre vil også være mer tilgjengelig med kollektiv, sykkel og gange enn videreutvikling av handel utenfor sentre. Økt handel i sentre kan også føre til en høyere andel arbeidsplasser i sentrumsområdene.

Lokalisering av all nyetablering av handel i sentre vil bidra til å hindre at handelsområder utenfor sentre fortsetter å vokse på bekostning av Stavanger og Sandnes. Tydeligere rammer for handelslokalisering vil gi større forutsigbarhet for næringsliv og kommuner.

Økt etablering av handel med høy besøksintensitet vil kunne føre til mer mangfoldig varetilbud i sentre. Større funksjonsblanding og mer attraktive senterområder bidrar til å styrke sentre og bidrar til økt økonomisk og menneskelig aktivitet i sentrumsområdene.

Det bemerkes imidlertid at etablering av handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i sentre vil kreve en ekstra avveining av hensyn til andre interesser, for eksempel bygningsvern, bomiljø, varetransport, attraktivitet, estetikk og trafikksikkerhet. Denne type handel kan legge beslag på større areal innen senterområdene, og kan føre til behov for utvidelse av sentre.

Rammene for handelslokalisering i de ulike sentre er gitt i planforslaget. Områder som er regulert til handel utenfor sentre under gjeldende plan vil ikke kunne videreutvikles med ny eller annen type handel enn det som allerede er etablert. Dette kan føre til økt press på eksisterende handelsområder utenfor sentrumstrukturen.

Noen handelsvirksomheter vil kunne ha begrensede muligheter for å etablere seg i sentre hvor det er høyt press og høye eiendoms- og leiepriser. I områder med flere senter innenfor et lite geografisk område er det mulig at sentrene vil styrke seg på ulike måter og komplementere andre nærliggende sentre, og dette kan ha både positive og negative effekter på transportbehov.

Det er viktig å være oppmerksom på at en effekt av denne endringen kan bli at senterområder utvides for å innpasse ny handel, særlig ved etablering av mer arealkrevende handel som biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer. Det



kan i tillegg bli et press for å etablere nye sentre som en drivkraft for å kunne etablere handel, særlig dersom det ikke finnes arealreserver innenfor eller i umiddelbar nærhet til sentre.

Konsekvensene for spesifikke sentre vil delvis være avhengig av områdenes egen problematikk, som for eksempel ledig arealkapasitet og eksisterende konfliktnivå. Konsekvensene av bestemmelser og retningslinjer for handelslokalisering kan forventes å være tydeligst i sentre med begrenset arealkapasitet som opplever stort press. Problematikken angående handelslokalisering er imidlertid tilstede i samtlige kommuner.

### **Anbefaling:**

Det anbefales å fjerne muligheten for å etablere handel av hvitevarer, møbler og tepper innenfor bybanens influensområde på Forus.

Det anbefales at det bør vurderes unntak for lokalisering av handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer utenfor sentre.

### **8.3. Innføre muligheten for å etablere handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i regionale næringsområder under visse vilkår**

Med utgangspunkt i anbefalingene fra en konsekvensutredning av et tidligere forslag til unntak for handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer utenfor sentre (se kapittel 9), er det foretatt en vurdering av hvilke områder på Jæren som kan egne seg som regionale områder for lokalisering av disse vareslagene.

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 (Asplan Viak 2012). Unntaket som legges frem i planforslaget innfører derfor muligheten for å etablere 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.

Det vurderes at denne endringen vil kunne føre til forbedret kollektivtilgjengelighet til disse varetypene, mer effektiv arealbruk, og bidra til endret reisemiddelfordeling. Det vurderes videre at en konsentrert lokalisering av disse vareslagene i ett eller flere regionale områder vil i større grad bidra til en samordnet areal og

transportplanlegging enn dersom det åpnes opp for områder spredt innenfor regionen.

Det må likevel bemerkes at det er usikkerheter rundt hvorvidt det er hensiktsmessig å behandle disse vareslagene likt med tanke på lokalisering. På bakgrunn av vurderingene som er foretatt (Asplan Viak 2012) vil det kunne være en større utfordring å håndtere unntak for handel av «større byggevarer» enn de andre vareslagene. Dette er fordi det er noe uklart hva som inngår i definisjonen «større byggevarer» samt at unntak for denne varegruppen i FDP-J har vist seg å medføre utilsiktet handel av ordinære utsalgsvarer utenfor de definerte sentrumsområdene («bransjeglidning»). Utfordringene ved å lokalisere handel av trelast og andre større byggevarer i sentre er likevel såpass store at det anses som ønskelig at unntaket også omfatter denne kategorien.

#### **Anbefaling:**

Det anbefales å innføre muligheten for å etablere handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i regionale næringsområder med allsidig virksomhet (kategori 2) eller lokale næringsområder med tilsvarende karakter.

Det anbefales videre at det er behov for å evaluere virkningene av dette unntaket, særskilt for varekategorien «større byggevarer».

#### **8.4. Øke maks BRA for nærbutikk fra 800 til 1000 m<sup>2</sup>**

Muligheten for å etablere nærbutikk i eller i nær tilknytning til boligområder videreføres fra gjeldende plan, og planforslaget foreslår at maks bruksareal handel for nærbutikk økes fra 800 m<sup>2</sup> til 1000 m<sup>2</sup>.

Muligheten til å ha dagligvarebutikk i boligområder videreføres fra gjeldende plan. En økning i bruksareal handel innebærer imidlertid ikke en reell endring i praksis. Maks bruksareal på 1000m<sup>2</sup> har vært praktisert i de senere år, grunnet at butikkareal generelt har økt siden gjeldende plan ble vedtatt.

Den foreslåtte endringen i bruksareal handel kan bidra til å:

- Opprettholde nærbutikker i boligområder.
- Begrense økning i transportbehov til handel av dagligvarer.
- Opprettholde eksisterende, og muliggjøre etablering av nye, nærbutikker i eksisterende og nye boligområder.
- Sikre tilgjengelighet til dagligvarebutikk, særlig for dem som ikke disponerer bil, særlig barn/unge og eldre.

Omfanget av konsekvensene er av liten betydning i forhold til arealbruk på regionalt nivå. Forslaget å øke bruksareal handel for nærbutikker er å betrakte som en oppdatering i henhold til vedtak i flere kommuneplaner. Negative konsekvenser av dette forslaget er ikke identifisert.

#### **Anbefaling:**

Det anbefales at foreslått økning i maksimum bruksareal handel for nærbutikk fra 800 m<sup>2</sup> til 1000 m<sup>2</sup> vedtas.

## **9. Alternativer som er vurdert for lokalisering av salg av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer**

Her følger en redegjørelse av alternativer som er vurdert, konsekvenser av disse for miljø og samfunn samt en begrunnelse for valg av alternativ.

I løpet av planarbeidet har følgende retningslinje blitt vurdert som et alternativt unntak til hovedregelen om at all handel må lokaliseres i sentre:

### **Boks 1: Alternativ som er anbefalt forkastet på bakgrunn av konsekvensutredningen**

#### Unntak for salg av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer

Det bør avsettes områder som kan romme salg av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer i randsonen til kommune- og hovedsentre. Dersom det ikke er plass i sentrumsområdet kan det avsettes avlastningsområde for disse varegruppene i kommuneplanen. Det stilles krav om areal- og handelsanalyse for å begrunne at handelen ikke kan skje i sentrum.

Det er ikke tillatt å åpne for salg av andre varegrupper enn biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer, heller ikke i kombinasjon.

Avlastningsområdene skal lokaliseres i umiddelbar nærhet til senterstrukturen, maks avstand 500 meter, og med tilfredsstillende kollektivdekning.

### **9.1. Virkninger og begrunnelse for å forkaste alternativet**

Virkningene av retningslinjen i Boks 1 er kort oppsummert nedenunder, med utfyllende informasjon i vedlegg.

Områdene som tilfredsstillende lokaliseringskriteriene for avlastningsområder i boks 1 er særlig verdifulle med tanke på sentrumsutvidelse og krav om høy boligtetthet i tilknytning til sentrumsområdene. Disse områdene vil likevel kunne benyttes for handel av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer uten de krav til arealutnyttelse og estetikk som gjelder innenfor de definerte sentrumsområdene.

Konsekvensutredningen indikerer at avlastningsområder i umiddelbar nærhet til hoved- og kommunesentre kan få vesentlig negative utslag, for eksempel:

- Disponering av areal til avlastningsområder for handel av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer i tilknytning til hoved- og kommunesentre kan beslaglegge areal som ville være aktuelt ved en mulig fremtidig sentrumsutvidelse eller kompakt by og boligutbygging med en høy andel boliger i tilknytning til sentrumsområdene.
- Det kan utvikle seg en "smultringseffekt" hvor økt økonomisk og menneskelig aktivitet skjer i randsonen på bekostning av sentrumsområdene.
- Erfaringer viser at unntak for lokalisering av handel av byggevarer i FDP-J har vist seg å medføre utilsiktet handel av ordinære utsalgsvarer utenfor de definerte sentrumsområdene («bransjeglidning»). Bransjeglidning i randsonen til de definerte sentre vil kunne bidra til å svekke de definerte sentre.
- Det kan være uheldig for en samordnet areal og transportplanlegging at det åpnes opp for avlastningsområder spredt innenfor regionen, istedenfor at disse konsentreres i ett sentralt område med god kollektivbetjening.

Et alternativ kan være å vurdere ett eller flere regionale avlastningsområder, med lokaliseringkriterier som sikrer at handelen lokaliseres i områder med god kollektivbetjening. Videre at det innføres krav tilknyttet rammetillatelse for å begrense bransjeglidning. Det må være en forutsetning at regionale avlastningsområder skal kunne dekke et omland over flere kommuner.

#### **Anbefaling:**

Det anbefales at muligheten for å vurdere avlastningsområder for handel av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer i 500 meters avstand til hoved- og kommunesenter tas ut at planforslaget.

Det anbefales videre at det bør vurderes hvilke områder på Jæren som kan egne seg som regionale avlastningsområder for lokalisering av disse vareslagene.

#### **Tilleggs kommentar:**

Som et resultat av denne anbefalingen er det vurdert mulige avlastningsområder for salg av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer. Denne vurderingen (Asplan Viak, 2012) førte til et nytt forslag som innfører muligheten for kommunene å avsette egnede områder som kan romme salg av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i næringsområder på visse vilkår (se kapittel 8.3 av denne rapporten).

## **10. Behov for nærmere undersøkelser og overvåking**

KU-forskriften krever at behovet for, og eventuelt forslag til, undersøkelser og tiltak med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkningene av planen vurderes.

Ut i fra vurderingen som er gjort i konsekvensutredningen vurderes det viktig å følge opp effekten av foreslåtte planendringer for å kontrollere at de har den ønskede effekt og for å korrigere eventuelle uønskede effekter etter behov.

Det anses at dette vil oppnås gjennom oppfølging av de mål og indikatorer som er foreslått i planforslaget, men at det er behov for å etablere et oppfølgingsprogram hvor ansvar og tidsramme fastsettes.

## Kilder

Asplan Viak (2006). *Stavangerregionens næringsutvikling. Næringslivets arealbehov og lokaliseringpreferanser*. Sluttrapport mars 2006. Stavanger

Asplan Viak (2008). *Rullering fylkesdelplan Handel*. Stavanger

Asplan Viak (2012). *Vurdering av avlastningsområder for detaljhandel med utvalgte varegrupper på Jæren*. Stavanger

Kvarud analyse (2008). Utredning om senterutviklingen på Jæren.

Mandagmorgen (2008) *Place matters. Nye perspektiver på by- og næringsutvikling. Kunnskaps- og inspirasjonsnotat*.

Miljøverndepartementet (2000). Sentrumsutvikling. Råd og eksempler. Oslo

Asplan / SR-bank (2010). Varehandelsrapporten.

TØI (2009). Jan Ustrerud Hanssen, Tanja Loftsgarden og Gustav Nielsen *Prinsipper og retningslinjer for handel i regionale planer*. Oslo: Transportøkonomisk institutt

TØI (2010a) Gustav Nielsen og Tore Kvarud. *Styring av handel og senterstruktur på Jæren*. Oslo: Transportøkonomisk institutt

TØI (2010b) Øystein Engebretsen, Jan Usterud Hanssen, Arvid Strand. *Handelslokalisering og transport. Kunnskap om handelsreiser*. Oslo: Transportøkonomisk institutt

TØI (2010c) Øystein Engebretsen, Jan Usterud Hanssen, Arvid Strand. Fakta om handel, kjøpesenter og transport. Oslo: Transportøkonomisk institutt

Rogaland fylkeskommune (2012) Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren. Notat om handelslokalisering Datert 16.04.12.

Panda/ Rogaland fylkeskommune (2012) *Regionale utviklingstrekk i Rogaland*. Stavanger

## VEDLEGG: Konsekvensutredningstabeller

1. Regional planbestemmelse om lokalisering av handel i sentre
2. Unntak for salg av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer (retningslinje 8.7)

Her er 2 alternativ vurdert:

- a. Innføre muligheten for å vurdere avlastningsområder i umiddelbar nærhet til sentre for handel av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer på visse vilkår **(forkastet)**
  - b. Innføre muligheten for å etablere handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i regionale næringsområder med allsidig virksomhet (kategori 2) eller lokale næringsområder med tilsvarende karakter **(revidert alternativ som inngår i planforslaget)**
3. Endringer i maks bruksareal handel for nærbutikk (retningslinje 8.6)

## Vedlegg 1: Regional planbestemmelse for handelslokalisering

Redegjørelse for planforslaget (beskrivelse av den delen av planen som konsekvensutredes)	
Innhold og formål i de planendringer som er KU-pliktig	Regional planbestemmelse erstatter rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre (RPB-kjøpesenter) samt tidligere retningslinjer om at all handel skal lokaliseres i sentre
Begrunnelse for disse endringene i planforslaget og følgene av å ikke realisere dem (0-alternativet)	<i>En utfyllende beskrivelse er gitt i hovedrapporten og er dårlig egnet til gjengivelse i tabell</i>
Tidsplan for gjennomføring	Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren har en tidshorisont frem til 2040. Eventuelt behov for rullering av regionalplan før 2040 vil vurderes i regional planstrategi.  Retningslinjene i regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren danner grunnlaget for fylkeskommunens pågående saksbehandling. Retningslinjene skal i tillegg forankres i kommuneplaner.
Forholdet til relevante planer og mål, og hvordan disse er tatt hensyn til	Nasjonale og regionale føringer som har dannet utgangspunkt for rullering av FDP-J er beskrevet i planforslaget kapittel 1. Endringene som er konsekvensutredet er særlig tilknyttet: <ul style="list-style-type: none"> <li>• RPB kjøpesenter</li> <li>• RPR samordnet areal og transport</li> <li>• Regional plan for klima og energiplanlegging i Rogaland</li> </ul>
Oversikt over offentlige og private tiltak som er nødvendige for gjennomføring	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Retningslinjene i regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren danner grunnlaget for fylkeskommunens pågående saksbehandling. Retningslinjene skal i tillegg forankres i kommuneplaner.</li> <li>- Kommunene må kartlegge potensielle ledige handelsområder innenfor eksisterende senterstruktur, eventuelt vurdere behov for utvidelse av sentre.</li> <li>- Kommunene må eventuelt orientere seg om/kartlegge hvilke reguleringsplaner som ikke kan realiseres fordi de tillater handel utenfor sentre.</li> <li>- Det kan være behov for å omdisponere områder som er regulert til handel men hvor det ikke er gitt rammetillatelse.</li> </ul>
<b>Konsekvensutredning - beskrivelse og vurdering av virkningene som KU-</b>	



<b>pliktige deler av planforslaget kan få for miljø og samfunn</b>	
<p>Miljømessige virkninger</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transportbehov og reisevaner</li> <li>- Arealeffektivitet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En effekt av denne endringen er at all nyetablering av handel lokaliseres i sentre, med unntak for biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer som på visse vilkår kan vurderes etablert i avlastningsområder tilknyttet sentre.</li> <li>- Lokalisering av all nyetablering av handel i sentre vil kunne redusere økningen i transportbehov tilknyttet handel ettersom sentre er kollektivknutepunkt og tilgjengelig ved sykkel og gående. Styrking av handel i sentrumsområdene vil videre kunne bidra til å redusere bilbasert handel utenfor sentre.</li> <li>- Styrking av handel i sentre kan føre til endring og kreativitet i handelskonsept, for eksempel splitting mellom lager og utsalgspunkt.</li> <li>- Møbler, tepper og hvitevarer har høy besøksintensitet og bør derfor lokaliseres i sentre. Økt etablering av denne type handel vil kunne føre til mer mangfoldig varetilbud i sentre. Større funksjonsblanding og mer attraktive senterområder bidrar til å styrke sentre.</li> </ul>
<p>Sosiale virkninger</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tilgjengelighet ved kollektiv, gang- og sykkel</li> <li>- Senterstruktur, attraktivitet og kvalitet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Handel av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer er mer opplagt arealkrevende. Denne type handel kan legge beslag på større areal innen senterområdene, og kan føre til behov for utvidelse av senterområder.</li> <li>- Nyetableringer av handel i sentre vil være mer tilgjengelig med kollektiv, sykkel og gange enn videreutvikling av handel utenfor sentre.</li> <li>- Den foreslåtte endringen bygger opp under økt økonomisk og menneskelig aktivitet i sentre og regional sentrumsstruktur (samordnet areal- og transportplanlegging). Dette vil bidra til å hindre at handelsområder utenfor sentre fortsetter å vokse på bekostning av sentre, særlig Stavanger og Sandnes.</li> <li>- I områder med flere senter innenfor et lite geografisk område er det mulig at sentrene vil styrke seg på ulike måter og komplementere andre nærliggende sentre.</li> <li>- Økt økonomisk aktivitet kan føre til økt sosial aktivitet i senterområdene.</li> <li>- Etablering av mer arealkrevende handel i sentre kan imidlertid også føre til konflikter med andre hensyn som for eksempel bygningsvern (nyere tids kulturminner), bomiljø, varetransport, attraktivitet, estetikk og trafiksikkerhet.</li> </ul>
<p>Økonomiske virkninger</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Økt handel i sentre kan føre til økt økonomisk aktivitet og</li> </ul>

<p>- Næringsliv (handel, arbeidsplasser) og konkurransekraft</p>	<p>en høyere andel arbeidsplasser i sentrumsområdene.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Forslaget hindrer utvidelse av bruksareal for eksisterende handel som er lokalisert utenfor sentre, med unntak av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer. For andre varegrupper enn de som er omfattet av unntak vil områder utenfor sentre ikke kunne videreutvikles med ny eller annen type handel enn det som allerede er etablert. Dette kan føre til økt press på eksisterende handelsområder utenfor sentrumsområdene.</li> <li>- Noen handelsvirksomheter vil kunne ha begrensede muligheter for å etablere seg i hovedsentre hvor det er høyt press og høye eiendoms- og leiepriser.</li> <li>- Det vil ikke kunne iverksettes særskilt angitte bygge- eller anleggstiltak innenfor nærmere avgrensede geografiske områder som etter bestemmelsen vil være i strid med planen uten samtykke.</li> <li>- Planbestemmelsen forhindrer nye planer og vil være til hinder for utbygging av allerede vedtatte planer som er i strid med bestemmelsen og hvor det ikke er gitt rammetillatelse.</li> <li>- Det er vanskelig å påvise hvorvidt et slikt «tak» på handel i områder med allerede vedtatte planer vil medføre økonomiske tap eller manglete inntekt for eksisterende næring utenfor sentre.</li> <li>- Forventninger om inntjening eller realisering av gevinst er ikke juridisk beskyttet med mindre det foreligger rammetillatelse.</li> <li>- Tydeligere rammer for handelslokalisering vil gi større forutsigbarhet for næringsliv og kommuner.</li> </ul>
<b>Samlet vurdering av virkninger for miljø og samfunn</b>	
Samvirke mellom ovennevnte forhold	Nyetablering og synergieffekter ved samlokalisering av handel kan føre til økt økonomisk og menneskelig aktivitet i sentre.
Datagrunnlag og metoder, eventuelle faglige eller tekniske problemer ved innsamling og bruk av data og metoder	
Alternativer som er vurdert, begrunnelse for valg av alternativ	
Vurdering av behovet for, eventuelt forslag til: - nærmere undersøkelser før	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regional planbestemmelse frigjør tidligere disponerte handelsarealer på Forus. Dette utløser et potensial for en helhetlig plan for fremtidig utvikling av Forus området. Rogaland fylkeskommune bør vurdere dette som et</li> </ul>

<p>gjennomføring av planen eller tiltaket.</p> <p>- undersøkelser og tiltak med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkningene av planen eller tiltaket.</p>	<p>oppfølgingspunkt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det er behov for kunnskap, evt. statistikkgrunnlag, for å finne frem til aktuelle/ledige arealer for lokalisering av ytterligere handel i sentre.</li> <li>- Konsekvensene av utbygging på eksisterende handelsområder utenfor sentre til andre formål enn handel vil måtte vurderes på regionalt nivå som en oppfølging til regionalplan, eventuelt kommuneplan- og reguleringsplan nivå.</li> </ul>
<p>Sammenstilling</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tydeligere rammer for handelslokalisering vil gi større forutsigbarhet for næringsliv og kommuner. Lokalisering av all nyetablering av handel i sentre vil bidra til å hindre at handelsområder utenfor sentre fortsetter å vokse på bekostning av Stavanger og Sandnes. Områder regulert til handel utenfor sentre hvor det ikke er gitt rammetillatelse kan ikke utløse erstatningskrav til kommunene.</li> <li>- Økt handel i sentre vil kunne redusere økningen i transportbehov tilknyttet handel og redusere bilbasert handel utenfor sentre. Handel i sentre vil også være mer tilgjengelig med kollektiv, sykkel og gange enn videreutvikling av handel utenfor sentre. Økt handel i sentre kan føre til en høyere andel arbeidsplasser i sentrumsområdene. Det kan også føre til endring og kreativitet i handelskonsept.</li> <li>- Økt etablering av handel med høy besøksintensitet vil kunne føre til mer mangfoldig varetilbud i sentre. Større funksjonsblanding og mer attraktive senterområder bidrar til å styrke sentre og bidrar til økt økonomisk og menneskelig aktivitet i sentrumsområdene.</li> <li>- Etablering av mer arealkrevende handel i sentre kan føre til konflikter med andre hensyn. Denne type handel kan legge beslag på større areal innen senterområdene, og kan føre til behov for utvidelse av sentre. Eksisterende handelsområder utenfor sentre vil ikke kunne videreutvikles med ny eller annen type handel enn det som allerede er etablert. Dette kan føre til økt press på eksisterende handelsområder utenfor sentrumstrukturen. Noen handelsvirksomheter vil kunne ha begrensede muligheter for å etablere seg i hovedsentre hvor det er høyt press og høye eiendoms- og leiepriser. I områder med flere senter innenfor et lite geografisk område er det mulig at sentrene vil styrke seg på ulike måter og komplementere andre nærliggende sentre, og dette kan ha både positive og negative effekter på transportbehov.</li> </ul>
<b>Konklusjon basert på samlet vurdering av virkninger</b>	
<p>Oppsummering og anbefalinger</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Den foreslåtte endringen vil blant annet medføre tydeligere rammer for handelslokalisering og gi større</li> </ul>

	<p>forutsigbarhet for næringsliv og kommuner.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- En regional planbestemmelse gir mulighet for regional tilpasning av den nasjonale RPB-kjøpesenter.</li><li>- Handel utenfor sentrumsstrukturen vil ikke lenger kunne øke på bekostning av hovedsentrene Sandnes og Stavanger. Sentrumsområdene vil styrkes til fordel for bilbasert handel utenfor sentre.</li><li>- Det er viktig å være oppmerksom på at en effekt av denne endringen kan bli at senterområder utvides for å innpasse ny handel, særlig ved etablering av mer arealkrevende handel som biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer.</li><li>- Det kan i tillegg bli et press for å etablere nye sentre som en drivkraft for å kunne etablere handel, særlig dersom det ikke finnes arealreserver innenfor eller i umiddelbar nærhet til kommunesentre.</li><li>- Etablering av handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i sentre vil kreve en ekstra avveining av hensyn til for eksempel bygningsvern, bomiljø, varetransport, attraktivitet, estetikk og trafiksikkerhet.</li><li>- <b>Basert på en samlet vurdering av virkninger anbefales det at forslag til regional planbestemmelse for handelslokalisering vedtas.</b></li></ul>
--	--

## Vedlegg 2a: Unntak for salg av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer (forkastet alternativ)

Redegjørelse for planforslaget (beskrivelse av den delen av planen som konsekvensutredes)	
Innhold og formål i de planendringer som er KU-pliktig	Planforslaget innfører muligheten for kommunene å vurdere behov for å lokalisere handel av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer i avlastningsområder tilknyttet hoved- og kommunesentre dersom det ikke er plass i sentrumsområdet. Lokaliseringskriteriene for avlastningsområder omfatter krav om maks avstand 500 meter til senterstrukturen og tilfredsstillende kollektivdekning.
Begrunnelse for disse endringene i planforslaget og følgene av å ikke realisere dem (0-alternativet)	<p>Etablering av handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i sentre vil kreve en ekstra avveining av hensyn til for eksempel bygningsvern, bomiljø, varetransport, attraktivitet, estetikk og trafiksikkerhet.</p> <p>Handel av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer vurderes i tillegg som mer arealkrevende enn andre typer handel. Det er ønskelig å ha muligheten for å vurdere avlastningsområder for sentre som ikke har plass til å etablere denne type handel.</p> <p>Lokaliseringskriterier tilknyttet avstand til sentre er innført som et virkemiddel for å sikre god kollektivdekning til avlastningsområder for salg av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer.</p>
Tidsplan for gjennomføring	<p>Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren har en tidshorisont frem til 2040. Eventuelt behov for rullering av regionalplan før 2040 vil vurderes i regional planstrategi.</p> <p>Retningslinjene i regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren danner grunnlaget for fylkeskommunens pågående saksbehandling. Retningslinjene skal i tillegg forankres i kommuneplaner.</p>
Forholdet til relevante planer og mål, og hvordan disse er tatt hensyn til	<p>Nasjonale og regionale føringer som har dannet utgangspunkt for rullering av FDP-J er beskrevet i planforslaget kapittel 1. Endringene som er konsekvensutredet er særlig tilknyttet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• RPB kjøpesenter</li> <li>• RPR samordnet areal og transport</li> <li>• Regional plan for klima og energiplanlegging i Rogaland</li> </ul>
Oversikt over offentlige og private tiltak som er nødvendige for	Retningslinjene i regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren danner grunnlaget for fylkeskommunens pågående saksbehandling. Retningslinjene skal i tillegg forankres i kommuneplaner.

gjennomføring	Kommunene må kartlegge potensielle ledige handelsområder innenfor eksisterende senterstruktur. Eventuelt vurdere behov for avlastningsområder tilknyttet sentre, med kartlegging av mulige avlastningsområder.
<b>Konsekvensutredning. Beskrivelse og vurdering av virkningene som KUPliktige deler av planforslaget kan få for miljø og samfunn.</b>	
Miljømessige virkninger - Transportbehov og reisevaner - Arealeffektivitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lokalisering av eventuelle avlastningsområder for handel av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer i umiddelbar nærhet til senterstrukturen med tilfredsstillende kollektivdekning vil kunne redusere transportbehov ved denne typen handel.</li> <li>- På lang sikt kan disponering av areal til avlastningsområder beslaglegge areal som vil være aktuelt ved en mulig fremtidig sentrumsutvidelse.</li> </ul>
Sosiale virkninger - Tilgjengelighet ved kollektiv, gang- og sykkel - Senterstruktur, attraktivitet og kvalitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Krav om nærhet til sentrum og kollektivdekning for avlastningsområder vil bidra til å sikre tilgjengelighet med kollektiv, sykkel og gange for handel av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer. Det vil også øke tilgjengelighet til disse varegruppene for dem som ikke disponerer eller ikke ønsker å disponere bil.</li> <li>- Etablering av avlastningsområder tilknyttet sentre kan føre til konflikter med andre hensyn som for eksempel bygningsvern (nyere tids kulturminner), bomiljø, varetransport, attraktivitet, estetikk og trafiksikkerhet. Det kan også bli konfliktfylt dersom en ikke stiller krav om dimensjonering av avlastningsområdene i forhold til senterstruktur.</li> </ul>
Økonomiske virkninger - Næringsliv (handel, arbeidsplasser) og konkurransekraft	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tydeligere rammer for handelslokalisering vil gi større forutsigbarhet for næringsliv og kommuner.</li> <li>- Bruk av avlastningsområder kan føre til økt andel arbeidsplasser i umiddelbar nærhet til sentre.</li> <li>- Dersom det blir bransjeglidning i avlastningsområder, kan avlastningsområdene bli konkurrenter til sentre.</li> </ul>
<b>Samlet vurdering av virkninger for miljø og samfunn</b>	
Samvirke mellom ovennevnte forhold	Nyetablering og synergieffekter ved samlokalisering av handel kan føre til økt økonomisk og menneskelig aktivitet i avlastningsområder tilknyttet sentre (smultring effekt).
Datagrunnlag og metoder, eventuelle faglige eller tekniske problemer ved innsamling og bruk av data og metoder	
Alternativer som er vurdert, begrunnelse for valg av alternativ	Se vedlegg 2b

<p>Vurdering av behovet for, eventuelt forslag til:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nærmere undersøkelser før gjennomføring av planen eller tiltaket.</li> <li>- undersøkelser og tiltak med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkningene av planen eller tiltaket.</li> </ul>	<p>Konsekvensene av utbygging av avlastningsområder vil måtte vurderes på kommuneplan- og reguleringsplan nivå.</p>
<p>Sammenstilling</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lokaliseringskriterier for avlastningsområder sikrer god kollektivbetjening til disse områdene. Muligheten for å vurdere avlastningsområder kan hindre at særlig arealkrevende handel beslaglegger areal i hoved- og kommunesentre. Det kan også føre til økt aktivitet og transformasjon i randsonen til disse sentre.</li> <li>- Avlastningsområder i umiddelbar nærhet til sentre kan imidlertid også føre til konflikter med andre hensyn, for eksempel bygningsvern, bomiljø, varetransport, attraktivitet, estetikk og trafikksikkerhet. Områder utenfor den definerte senterstrukturen er ikke omfattet av de samme kriterier som sentre, og det er dermed ikke krav til dimensjonering i forhold til senterstruktur. Dette innebærer at det ikke er tydelige begrensninger på antall avlastningsområder for hoved- og kommunesentre. Dersom det blir bransjegliding i avlastningsområder, kan avlastningsområdene bli konkurrenter til sentre. Disponering av areal til avlastningsområder kan i tillegg beslaglegge areal som vil være aktuelt ved en mulig fremtidig sentrumsutvidelse eller kompakt boligutbygging i tilknytning til sentrumsområdene.</li> </ul>
<b>Konklusjon basert på samlet vurdering av virkninger</b>	
<p>Oppsummering og anbefalinger</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Områdene som tilfredsstiller lokaliseringkriteriene for avlastningsområder er særlig verdifulle med tanke på sentrumsutvidelse og krav om høy boligtetthet i tilknytning til sentrumsområdene. Konsekvensutredningen indikerer at avlastningsområder i umiddelbar nærhet til hoved- og kommunesentre kan få vesentlig negative utslag:</li> <li>- Disponering av areal til avlastningsområder for handel av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer i tilknytning til hoved- og kommunesentre kan beslaglegge areal som ville være aktuelt ved en mulig fremtidig sentrumsutvidelse eller kompakt by og boligutbygging med en høy andel boliger i tilknytning til sentrumsområdene.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Det kan utvikle seg en smultringseffekt der økt økonomisk og menneskelig aktivitet i avlastningsområdene skjer i randsonen på bekostning av sentrumsområdene.</li><li>- Det kan være uheldig for en samordnet areal og transportplanlegging at det åpnes opp for avlastningsområder spredt innenfor regionen, istedenfor at disse konsentreres i ett sentralt område med god kollektivbetjening.</li><li>- <b>På bakgrunn av overnevnte anbefales det at muligheten for å vurdere avlastningsområder for handel av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer i 500 meters avstand til hoved- og kommunesenter revurderes.</b></li><li>- <b>Et alternativ kan være å vurdere regionale områder for lokalisering av disse varetypene.</b></li></ul>
--	--



## Vedlegg 2b: Unntak for salg av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer (alternativ som inngår i planforslaget)

Redegjørelse for planforslaget (beskrivelse av den delen av planen som konsekvensutredes)	
Innhold og formål i de planendringer som er KU-pliktig	Planforslaget innfører muligheten for å etablere handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i regionale næringsområder med allsidig virksomhet (kategori 2) eller lokale næringsområder med tilsvarende karakter.
Begrunnelse for disse endringene i planforslaget og følgene av å ikke realisere dem (0-alternativet)	<p>Etablering av handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i sentre vil kreve en ekstra avveining av hensyn til for eksempel bygningsvern, bomiljø, varetransport, attraktivitet, estetikk og trafikksikkerhet.</p> <p>Handel av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer vurderes i tillegg som mer arealkrevende enn andre typer handel. Det er ønskelig å ha muligheten for å vurdere avlastningsområder for sentre som ikke har plass til å etablere denne type handel.</p> <p>Med utgangspunkt i anbefalingene fra konsekvensutredningen av et tidligere forslag til avlastningsområder (se vedlegg 2a) er det foretatt en vurdering av hvilke områder på Jæren som kunne egne seg som regionale områder for lokalisering av handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer. Revidert forslag til unntak for disse varetypene er basert på denne vurderingen (Asplan Viak 2012).</p>
Tidsplan for gjennomføring	<p>Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren har en tidshorisont frem til 2040. Eventuelt behov for rullering av regionalplan før 2040 vil vurderes i regional planstrategi.</p> <p>Retningslinjene i regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren danner grunnlaget for fylkeskommunens pågående saksbehandling. Retningslinjene skal i tillegg forankres i kommuneplaner.</p>
Forholdet til relevante planer og mål, og hvordan disse er tatt hensyn til	<p>Nasjonale og regionale føringer som har dannet utgangspunkt for rullering av FDP-J er beskrevet i planforslaget kapittel 1. Endringene som er konsekvensutredet er særlig tilknyttet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• RPB kjøpesenter</li> <li>• RPR samordnet areal og transport</li> <li>• Regional plan for klima og energiplanlegging i Rogaland</li> </ul>
Oversikt over offentlige og private	Retningslinjene i regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren danner grunnlaget for fylkeskommunens pågående

tiltak som er nødvendige for gjennomføring	saksbehandling. Retningslinjene skal i tillegg forankres i kommuneplaner.
<b>Konsekvensutredning. Beskrivelse og vurdering av virkningene som KUPliktige deler av planforslaget kan få for miljø og samfunn.</b>	
Miljømessige virkninger - Transportbehov og reisevaner - Arealeffektivitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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 (Asplan Viak 2012).</li> <li>- Regionale næringsområder med allsidig virksomhet (kategori 2) eller lokale næringsområder med tilsvarende karakter skal ha middels kollektivtilgjengelighet, sentral lokalisering i bystrukturen, middels arealutnyttelse, middels parkeringsdekning for bil og høy parkeringsdekning for sykkel.</li> </ul>
Sosiale virkninger - Tilgjengelighet ved kollektiv, gang- og sykkel - Senterstruktur, attraktivitet og kvalitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det vurderes at denne endringen vil kunne føre til forbedret kollektivtilgjengelighet til disse varetypene, mer effektiv arealbruk, og bidra til endret reisemiddelfordeling.</li> <li>- Dimensjonering av handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer skal sikres ved en regional handelsanalyse som utarbeides av fylkeskommunen.</li> </ul>
Økonomiske virkninger - Næringsliv (handel, arbeidsplasser) og konkurransekraft	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tydeligere rammer for handelslokalisering vil gi større forutsigbarhet for næringsliv og kommuner.</li> <li>- Dersom det blir bransjeglidning i de regionale områdene for handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, kan disse områdene bli konkurrenter til handel i de definerte sentrumsområdene.</li> </ul>
<b>Samlet vurdering av virkninger for miljø og samfunn</b>	
Samvirke mellom ovennevnte forhold	Nyetablering og synergieffekter ved samlokalisering av handel kan føre til økt økonomisk og menneskelig aktivitet i disse regionale områdene.
Datagrunnlag og metoder, eventuelle faglige eller tekniske problemer ved innsamling og bruk av data og metoder	
Alternativer som er vurdert, begrunnelse for valg av alternativ	Se vedlegg 2a
Vurdering av behovet for, eventuelt forslag til: - nærmere undersøkelser før	Konsekvensene av utbygging av avlastningsområder vil måtte vurderes på kommuneplan- og reguleringsplan nivå.

<p>gjennomføring av planen eller tiltaket. - undersøkelser og tiltak med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkningene av planen eller tiltaket.</p>	
<p>Sammenstilling</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det vurderes at en konsentrert lokalisering av disse vareslagene i ett eller flere regionale områder vil i større grad bidra til en samordnet areal og transportplanlegging enn dersom det åpnes opp for områder spredt innenfor regionen.</li> <li>- Det er imidlertid usikkerheter rundt hvorvidt det er hensiktsmessig å behandle disse vareslagene likt med tanke på lokalisering. På bakgrunn av vurderingene som er foretatt (Asplan Viak 2012) vil det kunne være en større utfordring å håndtere unntak for handel av «større byggevarer» enn de andre vareslagene. Dette er fordi det er noe uklart hva som inngår i definisjonen «større byggevarer» samt at unntak for denne varegruppen i FDP-J har vist seg å medføre utilsiktet handel av ordinære utsalgsvareer utenfor de definerte sentrumsområdene («bransjegliedning»).</li> <li>- Utfordringene ved å lokalisere handel av trelast og andre større byggevarer i sentre er likevel såpass store at det anses som ønskelig at unntaket også omfatter denne kategorien.</li> </ul>
<b>Konklusjon basert på samlet vurdering av virkninger</b>	
<p>Oppsummering og anbefalinger</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Det anbefales å innføre muligheten for å etablere handel av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i regionale næringsområder med allsidig virksomhet (kategori 2) eller lokale næringsområder med tilsvarende karakter.</b></li> <li>- <b>Det anbefales videre at det er behov for å evaluere virkningene av dette unntaket, særskilt for varekategorien «større byggevarer».</b></li> </ul>

### Vedlegg 3: Økt bruksareal handel for nærbutikk

Redegjørelse for planforslaget - beskrivelse av den delen av planen som konsekvensutredes	
Innhold og formål i de planendringer som er KU-pliktig	Maksimum bruksareal handel for nærbutikk i eller tilknyttet boligområder økes fra 800 m <sup>2</sup> til 1000 m <sup>2</sup> (retningslinje 8.6)
Begrunnelse for disse endringene i planforslaget og følgene av å ikke realisere dem (0-alternativet)	<p><b>Endring</b> Utvidelse av bruksareal handel for nærbutikk. Dette innebærer ikke en reell endring i praksis ettersom maks bruksareal handel på 1000m<sup>2</sup> har vært praktisert i de senere år, grunnet at butikkareal generelt har økt siden gjeldende plan ble vedtatt.</p> <p><b>Begrunnelse</b> Endringer i behov for areal i etablering av nærbutikk siden gjeldende plan ble vedtatt. Fylkeskommunen ønsker å opprettholde/gi et dagligvaretilbud i boligområder som reduserer transportbehovet for dagligvarer.</p>
Tidsplan for gjennomføring	Regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren har en tidshorisont frem til 2040. Eventuelt behov for rullering av regionalplan før 2040 vil vurderes i regional planstrategi.
Forholdet til relevante planer og mål, og hvordan disse er tatt hensyn til	Nasjonale og regionale føringer som har dannet utgangspunkt for rullering av FDP-J er beskrevet i planforslaget kapittel 1. Endringene som er konsekvensutredet er særlig tilknyttet: <ul style="list-style-type: none"> <li>• RPR samordnet areal og transport</li> <li>• Regional plan for klima og energiplanlegging i Rogaland</li> </ul>
Oversikt over offentlige og private tiltak som er nødvendige for gjennomføring	Retningslinjene i regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren danner grunnlaget for fylkeskommunens pågående saksbehandling. Retningslinjene skal i tillegg forankres i kommuneplaner og reguleringsplaner.
Konsekvensutredning - beskrivelse og vurdering av virkningene som KU-pliktige deler av planforslaget kan få for miljø og samfunn	
Miljømessige virkninger <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transportbehov og reisevaner</li> <li>- Arealeffektivitet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Viderefører muligheten til å ha dagligvarebutikk i boligområder.</li> <li>- Kan bidra til å begrense økning i transportbehov til handel av dagligvarer.</li> </ul>
Sosiale virkninger <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tilgjengelighet ved kollektiv, gang- og sykkel</li> <li>- Senterstruktur,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bidrar til å opprettholde eksisterende/muliggjør etablering av nye nærbutikker i eksisterende og nye boligområder.</li> <li>- Tilgjengelighet til dagligvarebutikk, særlig for dem som ikke disponerer bil, særlig barn/unge og eldre.</li> </ul>

attraktivitet og kvalitet	- Positivt som sosial møteplass.
Økonomiske virkninger - Næringsliv (handel, arbeidsplasser) og konkurransekraft	- Kan bidra til å opprettholde nærbutikker i boligområder.
<b>Samlet vurdering av virkninger for miljø og samfunn</b>	
Samvirke mellom ovennevnte forhold	Ingen tydelige samvirkninger mellom konsekvenser.
Datagrunnlag og metoder, eventuelle faglige eller tekniske problemer ved innsamling og bruk av data og metoder	Vurdering av behov for større arealer er basert på erfaringer med gjeldende plan.
Alternativer som er vurdert, begrunnelse for valg av alternativ	Alternativer utover 0-alternativet er ikke vurdert.
Vurdering av behovet for, eventuelt forslag til: - nærmere undersøkelser før gjennomføring av planen eller tiltaket. - undersøkelser og tiltak med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkningene av planen eller tiltaket.	Konsekvenser for boligområder må utredes på kommuneplan- og reguleringsplannivå.
Sammenstilling	Endringen er av liten betydning i forhold til arealbruk på regionalt nivå. Positive konsekvenser for miljømessige, samfunnsmessige og økonomiske forhold.
<b>Konklusjon basert på samlet vurdering av virkninger</b>	
Anbefalinger	Dette er å betrakte som en oppdatering i henhold til vedtak i flere kommuneplaner. Negative konsekvenser av dette forslaget er ikke identifisert.  <b>Endret retningslinje angående maksimum bruksareal handel for nærbutikk anbefales vedtatt.</b>

## ROGALAND FYLKESKOMMUNE

Regionalutviklingsavdelingen  
Regionalplanseksjonen  
Postboks 130, 4001 Stavanger  
Telefon 51 51 66 00  
Fax: 51 51 66 74  
[www.rogfk.no](http://www.rogfk.no)